

AUTOMÓVILES LUARCA, S.A.

CIEN AÑOS DE HISTORIA

Moisés Gómez Vázquez



Moisés Gómez Vázquez
(Manzanares, 1985)

Conductor de profesión y entusiasta del sector, desde niño toma parte en eventos divulgativos del transporte, publicaciones, ferias, visitas a carroceras, etc.

A finales de 2010 publica *"O Ideal Auto; material gráfico e anotacións históricas"*, libro que narra la historia de emblemáticas empresas gallegas de transporte desaparecidas.

Desde 2011 y durante cuatro años, centra su interés en la recopilación fidedigna de la historia de ALSA, tomando contacto con personajes clave de esta y viajando para ello a localidades tan dispares como Cangas del Narcea, La Manga del Mar Menor o Pekín.



A la memoria de don José Cosmen Adelaida.

Automóviles Luarca S.A.
Cien años de flota

Ribadeo (Lugo) 2014

Primera edición: Diciembre de 2014
ISBN: 978-84-617-3069-8
Dep. Legal: LU 171-2014
Edita: Moisés Gómez Vázquez
Imprime: www.ImprimaOnline.com

Fotografías:
© Archivo ALSA y Colección Moisés Gómez Vázquez.

Investigación:
Pelayo Costales Cortina, Raimundo Braña Fernández, Montserrat Rodríguez González, Moisés Gómez Vázquez.

Diseño cubierta, interiores y maqueta:
Moisés Gómez Vázquez

Corrección:
Paulo Naseiro Ramudo

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN



Hablar de ALSA en la actualidad, es referirse a la más significativa empresa española de autobuses y autocares, integrada a su vez en National Express, grupo británico de transporte asimismo referente del sector a nivel internacional.

No obstante -y por inusual que esto resulte en un sector tan propenso a las grandes compras- se trata de una empresa aún fiel a su estructura familiar, en la que se transmite hasta nuestros días el espíritu valiente y luchador con que se ha logrado superar a lo largo del pasado siglo escenarios realmente difíciles, trayectoria reconocida y premiada en abundantes ocasiones por diversos entes.

Innumerables localidades en las que ALSA fue antaño empresa pionera con sus rudimentarios ómnibus cuentan hoy con una extensa red de transportes. En otras poblaciones por el contrario, ya solo se intuye aquel trasiego constante de vehículos cargados en sobremanera, en un tiempo en el que la demanda de comunicaciones hacia ferias, mercados de ganado y verbenas propiciaban expediciones entre los más recónditos parajes, unidos a menudo por vías precarias que requerían de un coraje adicional en tan experimental conducción.

La elección de los diversos automóviles con los que llevar a cabo el transporte del pasaje en la empresa luarquesa, así como la estrategia comercial en términos generales, han estado siempre íntimamente ligados a los constantes avances que en el mundo de la automoción se fueron sucediendo.

En buena parte de las ocasiones, las arriesgadas apuestas por la innovación y comodidad llevadas a cabo por ALSA, de dudosa viabilidad económica inicial, supusieron un antes y un después en el sector del transporte a nivel nacional.


79
16676
SP

La creación de la distinguida Clase Supra en 1988 o la posterior supresión de una de las cuatro butacas de cada fila, con la que se dotaba al pasajero de una amplitud por plaza inusual hasta la fecha, resultan dos de los mejores ejemplos.

Son pues dignos merecedores de reconocimiento tanto la interminable lista de personas que se hicieron partícipes de esta aventura por méritos propios, como la inmensa cantidad de vehículos que condujeron esta historia hasta este punto.



Raúl, Paulino y Serafín el 3 de mayo de 1990 frente al ALSA número 84.

A la cabeza de las iniciativas que la empresa lleva a cabo ahora está la fiel restauración de algunos de los primitivos ómnibus que en mejor o peor estado de conservación sobrevivieron hasta nuestros días, para su posterior exposición y ocasional circulación, con motivo de fechas señaladas y eventos divulgativos. Mas lo voluminoso del material rodante de la empresa y el antaño inexistente valor de un vehículo como patrimonio histórico-industrial, han sido los verdugos de la inmensa mayoría de aquellas joyas rodantes tan apreciadas hoy en día.

Para el recuerdo de los que no pudieron evitar ser pasto del soplete, nacen diversas iniciativas como esta, a través de la cual reviviremos la cronología de una flota emblemática como pocas, la de Automóviles Luarca S.A.: A.L.S.A.

DE AUTOCARES, CHASIS Y CARROCERÍAS

A lo largo del pasado siglo la arquitectura de los vehículos empleados para el transporte de pasajeros ha estado en constante evolución. Tanto es así que aspectos antaño tan comunes como las plazas al descubierto o la ubicación incómoda y ruidosa del motor resultan ahora simpáticos y entrañables, pese a las incomodidades que evidentemente suponían.

Partícipe de un sector acostumbrado a ser pionero en la adopción de cuantas innovaciones surgen, ALSA acercó a sus gentes los motores Diesel, el Turbo o el ABS, mejoras que a la larga se aplicarían a la mayoría de vehículos automóviles.

Originalmente los autocares eran chasis de camiones a los que se rediseñaba la carrocería, con lo que -en ausencia de grandes empresas que produjeran en cadena- se recurría a los abundantes carroceros locales que de forma artesanal elaboraban los ómnibus, rematándose incluso en las propias instalaciones de la empresa, motivo por el que rara vez existieron dos unidades iguales hasta la estandarización de los modelos de los años 50.

La aparición de carrocerías de metal aceleraría la extinción de los rezagados artesanos, dando lugar a una concentración del sector carrocero, que a día de hoy se resume en una docena de grandes empresas repartidas por nuestra geografía, por cuyas puertas entran chasis para autocar de otros tantos fabricantes europeos que salen rematados en cuestión de días.

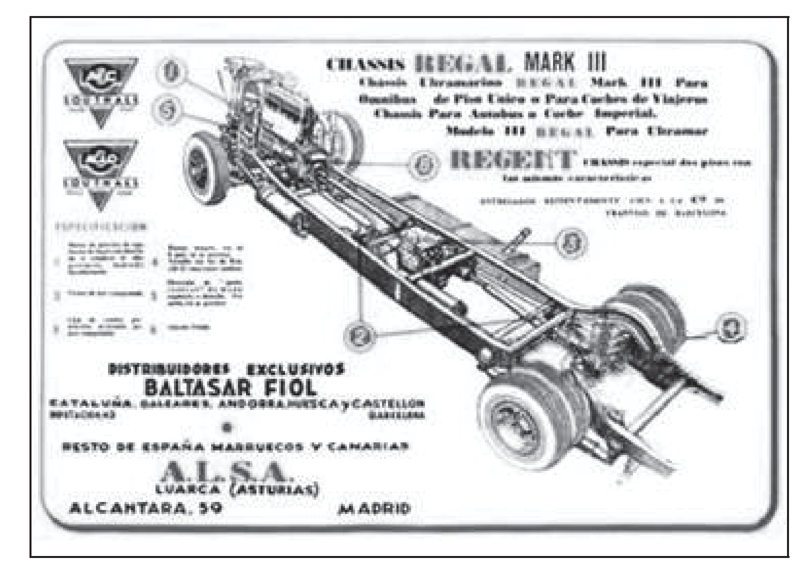


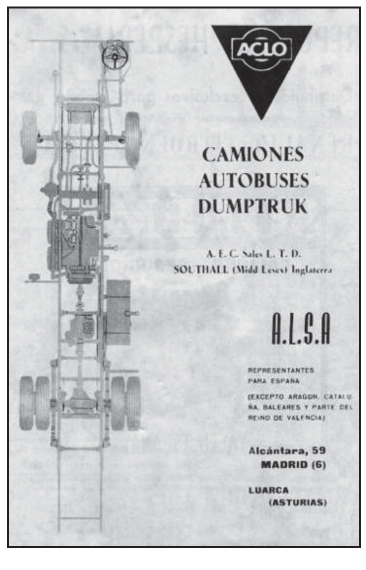
Variedad de modernos autocares Hispano, Sunsundegui y Mercedes Benz
en las instalaciones de la empresa en León.

Como base para la elaboración de los autocares terminados por los diversos carroceros se emplearon gran variedad de chasis de infinidad de marcas, si bien el paso de los años y la experiencia han propiciado que en un contexto de adquisición de vehículos inmensamente superior al de antaño, el fabricante de la práctica totalidad de estos sea hoy por hoy el mismo.

Hasta finales de los años 50 la procedencia había sido de lo más variopinta: Gobron-Brillié de Boulogne (Francia), Hotchkiss et Cie. de Saint-Denis en Paris (Francia), De Dion Bouton de Puteaux (también en las proximidades de la ciudad parisina), Ford Motor Company de Míchigan, Estados Unidos (pero presumiblemente fabricados en la planta que entonces tenía en Cádiz), Saurer de Arbon (Suiza), N.A.G. -Neue Automobil Gesellschaft- de Berlín (Alemania), M.A.N. -Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg- de Múnich (Alemania), Hino Motors Ltd. de Tokio (Japón) y un muy considerable predominio de ACLO -Associated Company Lorries and Omnibuses-, marca empleada en España y América del Sur por la británica A.E.C. -Associated Equipment Company- fabricados en el distrito londinense de Southall.

Y precisamente de esta marca inglesa, llegaría a tener ALSA la representación oficial para la mayor parte de la península durante años, distribuyendo chasis para camiones y autobuses, aventura a la que pusieron fin las restricciones a las importaciones, la unión de A.E.C. con Barreiros en 1961 y su retirada del mercado nacional al ser comprada por Leyland -socio de Pegaso- en 1962.





Diversos publicitarios de la época de ALSA como concesionaria oficial de ACLO.

Con la aparición en escena de Pegaso, la inmensa mayoría de chasis empleados entre 1956 y 1981 pasaría a ser de manufactura nacional, provenientes casi en exclusiva de la factoría de ENASA en Mataró, así como de las barcelonesas de La Sagrera y la Zona Franca, ya fueran de corte autoportante (series 6000) o chasis (series 5000). Durante estos años ALSA empleó con carácter excepcional chasis de la también española Avia, heredando incluso algunos vehículos Sava y Barreiros.

Como consecuencia de la llegada de la democracia y el libre comercio, se abrió paso en ALSA la alemana Mercedes Benz, que con su modelo O303 protagonizaría un nuevo punto y aparte en la historia de la empresa. El primer O303 había salido por las puertas de la factoría de Mannheim en 1974 imponiéndose en tiempo récord en los mercados europeos por méritos propios; pero a esto hay que sumar que para 1981, año en el que ALSA se hizo con sus cuatro primeras unidades de este chasis, la alemana acababa de incorporarle los frenos ABS.

En apenas diez años ALSA llegaría a tener más de 370 autocares Mercedes Benz O303 con diversas carrocerías, lo que evidencia el magnífico resultado que se obtuvo de este modelo, del que las ventas a nivel mundial superarían las 38.000 unidades, suponiendo un récord hasta la fecha. Así pues, la incorporación de otros modelos durante los años ochenta vino a ser testimonial, resumiéndose en los coletazos de la decaída Pegaso (a la que se compraría el último lote en 1984) y las contadas unidades Volvo B10M y Avia. Ya en 1994, el O303 fue sustituido por el O404, del que quizás cabría esperar un mejor rendimiento a juzgar por la excelente experiencia con su predecesor. También resulta significativa durante la década de los 90 la presencia de autocares carrozados sobre chasis K-92, -93, -112 y -113 de Scania como los heredados de la leonesa Empresa Fernández. Fruto igualmente de diversas adquisiciones llegaron variedad de modelos DAF, MAN, Volvo e Iveco-Pegaso.

En 1999 Mercedes presentó el Travego, empleado por ALSA para la clase Eurobus, modelo sucesor de los chasis OC500 y O404. Rediseñado en 2007, el Travego II fue elegido para la nueva Clase Supra, sustituyendo a los Setra 417 HDH. Así, esencialmente Mercedes y Setras componen la flota en la actualidad.

Chasis	Unidades	Motor	Años	Cm3	Cil.	Potencia	Caja	Carrocería
Pegaso								
Z404	± 3	P. DIESEL	1956	10170	6 H.	165 cv		3
Z408	± 5	P. DIESEL	1959-60	10170	6 H.	165 cv		¿?
5020	1 (103)	P. 9030-9031	1963	10170	6 H.	165 cv	Wilson SA	¿?
5020 B/5	4 (130-133)	P. 9030	1965	10170	6 H.	165 cv	Wilson 5SA	3
5022/CL*	5 - 1 (144)	L. E0680	1962-66	-	6	150 cv		3
6020A	1 (99)	P. 9082	1962	7479	V6	120 cv	3 vel +R	1
6040	-	P. 9082	1963	7479	V6	120 cv	3 vel +R	¿?
6041	1 (102)	P. 9025 C.	1963	6550	6 V.	125 cv	3 vel +R	1
5061	3	P. 9025 C.	1963-79	6550	6 V.	125 cv	5V	3, 7
6030N	28	P. 9033	1964-65	10170	6 H.	165 cv	Wilson H	1
6030 NA	1 (600)	P. 9101	1970	10170	6 H.	185 cv	Wilson H	1
5070	14(140 a 154)*	P. 9103	1965-67	10170	6 V.	170/180	ZF 8VS	3
6045	15	P. 9100	1968	10170	6 V.	170 cv	ISA 6V+R	1
5075	20	P. 9104/4	1969-70	10170	6 H.	170 cv	ZF M	2, 4, 5
6031N	36	P. 9107	1971-73	10518	6 H.	200 cv	Wilson SA	2, 10
6035/5	5	P. 9107	1972	10518	6 H.	185 cv	W.-ISA 5SA	1
6031N2	13	P. 9107	1973-74	10518	6 H.	200 cv	W.-ISA 5SA	2, 10
5031L3	24	P. 9135T	1974	6550	6 V.	170 cv		6, 10
5031L4	39	P. 9106/7	1975-80	10518	6 V.	200 cv	6VS	6, 10
6046.2	6(309 a 314)	P. 9103/6	1977	10170	6 H.	170 cv	6VS	6
6046.1	1 (746)	P. 9103/8	1982	10170	6 H.	200 cv	6VS	10
5024-10	8(301 a 308)	P. 9107	1977	10518	6 H.	200 cv	SA-S	2
5024DLN5	4(333 a 336)	P. 9107	1980	10518	6 H.	200 cv	SA-S	2
5035	*	P. 9109 T.	1980	10518	6 H.	260 cv	6VS	6, 10, 11
5035N	40	P. 9109 T.	1976-82	10518	6 H.	260 cv	6VS	2, 5, 6, 10, 11
5031 L6	8+1 (4309)	P. 9106	1984-85	10518	6 H.	200 cv	ZF 8VS	10
5031 L5	1 (377)	P. 9106	1981	10518	6 H.	200 cv	ZF 6VS	10
5031T	3	P. 95T3AX	1989	10518	6 H.	224 cv	ZF 6VS	8, 10
5036S	7	P. 9156/12	1983-87	11945	6 H.	275 cv	ZF 6VS	9, 10
Avia								
4006	5	Perkins 6305	1967-73	5000	6 L	100 cv	Clark	10
7000	2	Perkins 6354	1980	5800	6 L	110 cv	Clark 5+2 R.E.	10
Mercedes-Benz								
406 D	2		1974	1988		55 cv		10
O303	>300	OM442 A/BiT*	1981-94	14618	V8	290/354	G04/130 6 v.	13, 6, 11, 12
O404	>600	OM402LA TD	1994-01	12800	V8	381 cv	G04/160 6 v.	13, 14
O405	>250	OM447HLA	1989-2001	11967	6 L	213/250	ZF 4/5HP500	13, 18
OH1628	5 (p.e: 871)	OM422	1990-2	15620	V8	280 cv	GO 4/105 6 v.	10, 13
OH1829L	21 (1979-1999)	OM441LA	2001	10900	6 L	290 cv	G04/160 6 v.	13
OH1834	10 (p.e: 893)	OM441LA	1994-97	10900	6 L	340 cv	G04/160 6 v.	10, 15
O-1117	7 (p.e; 1061)	OM366A	1995-98	5958	6 L	170 cv	MB G4-65-6 v.	10
O-1223L	7 (p.e: 1573)	OM906LA	1999-2005	6374	6 L	230 cv	GO85 6 v.	10, 17
O-811	17 (p.e: 706)	OM364A	1979-2011	3972	4L	115 cv	MB G2/27-5 v	10, 16
O-814	5 (p.e: 1545)	OM904LA	1999-2010	4249	4L	136 cv	MB G3/60-5 v	17
VOLVO								
B10M	3	V TD101KC	1984	9600	6	310 cv	ZF S-690	6

MOTOR: P: Pegaso, L: Leyland. CILINDROS: H: Horizontal, V: Vertical.

CAJAS DE CAMBIO: 6-5-12-8: Número de relaciones, S: Sincronizado, E: Eléctrico, H: Embrague Hidráulico, SA: Semiautomático, SA-S: Semiautomático con selector, R: Reductora, M: Multiplicador .

CARROCERÍAS: 1: Jorsa, 2: Ayats, 3: Seida, 4: Castro C., 5: Van Hool, 6: Irizar, 7: Hugas, 8: Unicar, 9: E. Fernández, 10: Ferqui, 11: Maiso, 12: A. Caetano, 13: Hispano C., 14: Sunsundegui, 15: Andecar, 16: Noge, 17: Unvi, 18: Castrosúa.

Dado que originalmente el carrozado de un autocar solía acometerse en pequeños talleres artesanales ubicados normalmente en las proximidades a la empresa compradora, resulta difícil identificar con exactitud a cargo de quién corrió la terminación de cada ómnibus.

No obstante, se ha constatado que en sus comienzos ALSA fue cliente de carroceros entonces prestigiosos como el importador lucense Barro Chavín, los compostelanos Casas y Camilo, los leoneses Carrocerías Castellanas, los castellonenses Gozalbo Hermanos o la Sociedad Española de Importación y Distribución de Automóviles -Seida-, auténticos pioneros del carrozado, que sentaron las bases de la actual industria.



Chasis para ómnibus antes de partir de Trevías hacia el carrocero.

Con la mecanización y la consiguiente concentración que afectaron al sector, llegó el turno de la mataronense Construcciones Jorsa -Jover, Obiols i Rosell S.A.- filial de ENASA que a comienzos de los sesenta fabricaría los muchos autocares integrales Pegaso 6030N, 6045 y 6035 adquiridos por ALSA, seguida a finales de la década y comienzos de los setenta por la también catalana Ayats (de inigualable calidad por aquel entonces) y la gallega Castro Caride.

En 1974 se incorporaron a la flota las primeras unidades del “jorobado” modelo Korosti carrozado por Irizar en Euskadi, que pasó a ser el emblema de la flota.

La segunda mitad de esta década se caracterizó por la incorporación casi equitativa de los modelos fabricados por Irizar, Ayats y la asturiana Ferqui.

A comienzos de los ochenta entraría en escena la riojana Carrocerías Maiso y hacia la segunda mitad lo haría la zaragozana Hispano Carrocera (inicialmente Van Hool España), a quien el volumen de unidades requeridas marcó de nuevo un antes y un después.

Con contadas excepciones, como los cuatro Alfredo Caetano de comienzos de 1990, los vehículos de los noventa y los dos mil (épocas en la que el carrozado encuentra su gran rival en los autocares y autobuses autoportantes del dueto Mercedes-Setra), serían terminados en su mayoría por la navarra Sunsundegui, Hispano Carrocera, Ferqui y la catalana Noge.

Siendo España un país puntero en la industria carrocera, con el compromiso comercial que esto acarrea, la adquisición de autocares de construcción autoportante o integral ha resultando tradicionalmente cara, con lo que la introducción de este tipo de vehículos a las flotas de las empresas ha sido y es más bien tardía.

No obstante, hoy por hoy ALSA está a la cabeza en la incorporación de autocares de las reconocidas marcas alemanas Mercedes Benz y Setra, que cuentan con los más avanzados sistemas de seguridad, como el SPA -asistente de carril-, o el ART -regulador de distancia al vehículo precedente-.

Resulta destacable que al no ser estos producto del acople de una estructura carrozable a los largueros de un chasis, el incremento en la estabilidad y robustez de las unidades es significativo.

También que se aúnan las responsabilidades de servicio técnico en las que tradicionalmente se ha de requerir tanto al fabricante del chasis como al carrocero, con las complicaciones que a menudo esto acarrea.

Evolución decorativa

Exceptuando una flota antecesora presumiblemente amarilla cuya constatación gráfica parece hoy imposible, a lo largo de la historia de ALSA podemos distinguir tres patrones decorativos distintos:



En una primera y extensa etapa que abarca desde el nacimiento de la sociedad en 1923 hasta el año 1973, conformaban la decoración dos franjas horizontales, de color azul oscuro la superior y gris la inferior, confluyentes bajo las lunas. Se emplearon sobre esta los tres primeros logotipos descritos en la página 20.



Desde 1969 la franja inferior de numerosas unidades luce un tono a caballo entre el gris y el verde caqui, añadiendo entre los años 1973 y 1981 unos finos filetes horizontales de extremos diagonales e idéntica tonalidad de azul oscuro.



En 1981 se sustituyen dichos filetes por una franja longitudinal que a la altura del eje trasero se eleva a modo de “A”. Conforman a su vez este motivo lineal tres franjas paralelas con fileteado blanco, la interior en color azul oscuro y las exteriores - más estrechas- azul celeste. A lo largo de tres décadas se suprimió el espaciado entre las franjas, se suavizaron los ángulos, se cambió el original color gris del fondo por el plata (año 2000) y se rotuló la dirección www.alsa.es.

Decoraciones paralelas en ALSA en los años 80

Sin perjuicio de los esquemas hasta ahora detallados, ni de cuantos se dieron por válidos temporalmente tras adquirir diversas empresas (como el de Enatcar, que pervive quince años después), es preciso reseñar la riqueza decorativa de la empresa durante la década de los 80, la misma durante la cual se idearon las variantes mil del anagrama de ALSA. (Ver p.17).

Si bien no tendrían continuidad en el tiempo, como tampoco perdurarían los mencionados logotipos derivados, durante algo más de diez años fue común que los autocares de diversas empresas pertenecientes al grupo fueran decorados en tonos beige-blanco-azul (Rales VISA con varios esquemas), a franjas verdes sobre fondo blanco (en el caso de los pertenecientes a Intercar) e incluso el motivo habitual con tonos naranja supliendo al tradicional azul cielo (caso de la suiza Leman o la portuguesa Julio Dos Santos Filhos e C Lda).



Detalle de los esquemas alternativos de parte de la flota de ALSA en los 80.

Motivos regionales y municipales

Con arreglo a diversos acuerdos de carácter autonómico, se han ido creando de un tiempo a esta parte diversos consorcios de transportes mediante los cuales se oferta una serie de beneficios a los pasajeros y que incorporan a los vehículos adscritos a sus servicios elementos decorativos comunes a todas las empresas participantes.

Los casos más destacados en los que participa ALSA, de entre los que conllevan sus respectivas modificaciones estéticas, son el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, la Autoritat del Transport Metropolitá de Cataluña, el Consorcio de Transportes de Asturias, el cántabro o el de la junta andaluza.

También los servicios de transporte urbano cuentan con una decoración propia, y en buena parte de ellos (Oviedo, León, Palencia, Marrakech…) ALSA emplea el esquema "ALSA CITY" con diferentes colores en función de cada ciudad.



Decoraciones específicas de los consorcios madrileño, asturiano, cántabro, catalán y esquema urbano "ALSA CITY" en colores azul de TUA-Oviedo y rojo de ALESA-León.

Decoraciones especiales en servicios de Clase



Hacia el año 2003 se dota de una imagen corporativa propia a los autocares destinados al desarrollo de los servicios de la Clase Supra, coincidiendo con la puesta en servicio de los Setra S417HDH (números 2100 a 2112).



En verano de 2007 el servicio mudó su esquema por uno gris de corte clásico en el que gana peso un nuevo logotipo “Supra”. Los primeros en lucirlo serían los números 2579 y 2580, a su vez primeros Mercedes Benz modelo Travego II.



La clase **Eurobus**, creada en el año 2001 coincidiendo con la presentación de los primeros Sunsundegui Sideral II, cuenta también con un esquema propio de líneas curvas y tonos vivos, que incorpora el logotipo propio de ALSA CITY.



Decoración de la nueva Clase Premium, inaugurada el 19 de octubre de 2012.

Transformación del logotipo

El logotipo que en 1923 conformaron las iniciales ALSA separadas por puntos constaba de letras dibujadas, carentes de identificación tipográfica alguna. En los vehículos rotulados originalmente al constituirse la empresa, las letras contaban con adornos y solían ir acompañadas de la palabra LUARCA, en inferior tamaño y disposición, con una letra L inicial singularmente alargada.

Ya sin mención a la antigua sede de la empresa, y con trazos más sencillos, un logotipo similar, de letras doradas y perfil negro se emplearía hasta 1973.

Desde 1965 y durante ocho años, la mayoría de las unidades adquiridas se rotularon con un nuevo logotipo compuesto por letras de palo seco y puntos. Empleado junto al modelo que le precedía, ambos fueron desechados en 1973.

En 1973 se suprimieron los puntos y se dibujaron nuevas letras con serifas. Se empleó en colores azul oscuro (ocasionalmente con perfil claro) y blanco.



Durante algo más de veinte años, englobó a las letras “ALSA” un paralelogramo romboide de vértices redondeados, conformado por dos líneas: la interior naranja y el doble de gruesa que la azul exterior (con o sin la mención GRUPO). En 2009 se eliminó este motivo lineal, que en 2014 luce aún parte de la flota.

Emblemas derivados

Cabe reseñar que este distintivo propio de los años 80, 90 y 2000, daría lugar a su vez a una gran cantidad de logotipos en los que las letras ALSA serían sustituidas por las propias de diversas marcas del grupo que paulatinamente adoptarían la imagen de la empresa. Las siguientes son tan solo una muestra:



Numeración de la flota

Paralelamente al avance numérico correlativo, se encuadraron en diferentes etapas diversas series de vehículos de empresas del grupo a las que se les otorgó una numeración que no respondía a dicho orden cronológico.



El caso más significativo hoy por hoy es el de la inmensa serie 5400 a 6574, en la que se reubicaron desde 2007 la mayoría de vehículos procedentes de las empresas del grupo Continental Auto.

Muy a grandes rasgos, la disposición de las series es la siguiente:

4000	4000-/ Alesa (León) 4300-/ Upalsa - Palbus (Palencia) 4400-4499 Auto Viaçao Sandinense, Moreira Gomes da Costa (Portugal)
5000	5000-/ Auxiliares (coches, furgones taller, grúas, etc.) 5101-5170 IBL 5400-5999 Grupo Continental Auto, Surbus, Alsina Graells, Consol, Solera, Adnor…
6000	6000-6574 Grupo Continental Auto, Alsina Graells, Unión Alavesa, Jilosa, Consol… 6575-6594 Casado (Málaga) 6600-6756 Bilbobus (Bilbao)
7000	7077-7133 Renfe Íñigo (Salamanca) 7200-7283 Conda, La Roncalesa, La Tafallesa (Navarra) 7300-7369 La Unión, La Burundesa (Bilbao, Pamplona) 7400-7424 Turísticos (Palma, Granada, Marrakech…) etc. 7600-7760 Transportes Colectivos S.A. (Bilbao)
8000	8001-8322, 8499-8507, 8524-8535 Asitsa (Mallorca)
9000	9000-9084 Groupe Alsa (Marruecos) 9085-9243 TVAM (Marruecos) 9401-/, 9501-9647, 9690-9693 Alsa City Agadir (Marr.)

También se pueden delimitar varios grupos de vehículos de entre los numerados por orden cronológico ascendente (que actualmente sobrepasa el número 3500) que proceden de empresas concretas adquiridas desde los años 80, como la serie asignada a las unidades ex-Albaterense (531 a 550), el material motor de la zaragozana Ebrobus (emplazado a comienzos de la serie 600), o los autocares procedentes de la leonesa Empresa Fernández (1160 a 1231).

Rematriculaciones puntuales y las duplicidades de números de flota constituyen dos de las mayores curiosidades del parque móvil. Ejemplo de las primeras, el de la mayoría de los cincuenta Sunsundegui Stylo O404 inscritos en 1995 (numerados entre el 953 y el 1004), o la de diez de los anteriormente citados autocares ex-Fernández (los 1222 a 1231).

Muestra de las segundas, la existencia paralela -aunque no simultánea- de los autobuses 2001 a 2017 procedentes de Empresa Fernández y Autobuses de León S.A. (serie poco conocida conformada por los más antiguos vehículos Pegaso, carrozados por Icarsa y la propia Fernández, heredados de dichas empresas) así como los autobuses con idénticos números correspondientes al orden cronológico de adquisición por parte de la empresa, a cuyos números llegó en el año 2001.

El mismo ejemplo conforman los antiguos Setra S215 HD de Ubesa, reubicados del 2080 al 2087 pese a que por tales números se conocen otros siete autocares Noge y Setra matriculados a comienzos de 2003.

Fuera de la numeración cronológica, las duplicidades afectaron también a las ya vistas series independientes.

Este es el caso de la desaparecida 6000 de ALSA, creada tras la adquisición en Chile de Autobuses Lit y Tas-Choapa, y compuesta en gran medida por los nuevos Noge Touring e Irizar Century enviados con decoración de Enatcar. Y es que, tras la salida de la empresa del país, la serie sería reempleada para numerar parte del material móvil heredado del Grupo Continental Auto en 2007.

EL LUARCA, antecedentes

La antigua compañía “El Luarca”, fue constituida el 22 de junio de 1916 por los luarqueses D. Francisco García Gamoneda, D. Vicente Trelles González, D. Liborio Rodríguez González, D. Antonio González Vega, D. Francisco Álvarez Cascos y D. Manuel Riesgo Gallo.

Mas es requisito indispensable para una buena comprensión del contexto en que nació tan prestigiosa empresa remontarse unos años más atrás, pues si algo resultó crucial en esta aventura fue la reconocida experiencia que en el sector del transporte acumulaban ya sus cofundadores.

Se trataba de seis sagaces empresarios con una gran visión de futuro, dispuestos a apostar por una nueva tecnología que sospechaban desbancaría con facilidad a la de las tradicionales diligencias, a la que paradójicamente se habían dedicado casi todos.

El primer antecedente histórico de ALSA se remonta a 1862, fecha en la que el abuelo de D. Francisco García Gamoneda, el empresario luarqués D. José María G. Gamoneda, había irrumpido en tan revolucionario sector creando con un capital social equivalente a ciento cincuenta euros su propia compañía de diligencias, el medio de viaje por antonomasia durante la segunda mitad del S. XIX toda vez que se extendieron las denominadas “carreteras generales”.

La “Empresa de diligencias rápidas del Occidente de Asturias” de *Pepito Gamoneda*, conocida popularmente como *La Ferrocarrilana*, echó a andar con cuatro carruajes para 19 pasajeros cada uno tirados por mulas o caballos; con ellos unió inicialmente la localidad interior de Salas con Oviedo por la nueva carretera general, prolongando la línea a la villa de Luarca tan pronto como concluyeron las obras en 1864.

Al entrar en servicio la carretera de la costa en 1894, partiría un nuevo itinerario de Luarca a Avilés, a donde cuatro años antes había llegado el ferrocarril. Continuaría la labor de D. José María al frente de la empresa su yerno D. Manuel Peláez, de quien recogería el testigo su sobrino *Paco Gamoneda*.

Por su parte los señores Vicente Trelles, Rodríguez, Antón Vega, Manuel Riesgo y Amalio Valdés habían establecido a finales del S. XIX la primera diligencia que discurría por la costa, entre la *Vega de Ribadeo* y Avilés.

Ya entrado el S. XX, Gamoneda y unos compañeros suyos tuvieron conocimiento de la existencia de un servicio de ómnibus de vapor del francés De Dion-Bouton entre las ciudades de La Coruña y Santiago, lo que les animó a viajar al país galo para adquirir una unidad al precio de 22.600 pts.

Pero toparon en tierras del occidente asturiano con el serio obstáculo que para un vehículo de 9 toneladas suponía tan precaria red viaria, por lo que el experimento no tendría continuidad, como tampoco lo tendrían otros tantos protagonizados por diversos industriales de la zona en aquella misma época. No en vano, Gamoneda inauguraría en Luarca en 1907 el primer servicio de alquiler de automóviles a particulares en la zona.

La aparición el 15 de julio de 1908 de El Progreso Asturiano en la vecina villa de Navia supuso el primer proyecto sólido de transporte en autobús, pues fue quién de realizar con aceptable regularidad (inicialmente en días alternos y poco después a diario) una línea entre Vegadeo y San Esteban de Pravia (en donde el pasajero tomaba el ferrocarril Vasco-Asturiano para llegar a la capital), así como un enlace alterno a Oviedo por La Espina, servidas con vehículos de la prestigiosa firma Rochet-Schneider.

No exentos de problemas, pues graves accidentes y la aún imperfecta mecánica espantaban a los pasajeros (que con frecuencia recurrían a las viejas pero conocidas diligencias de caballos de Francisco Gamoneda -con quien El Progreso Asturiano mantuvo una dura pugna durante los años 1908 y 1909-), los autobuses acortaban sus tiempo de viaje constantemente, tanto que para 1911 unían en *sólo* siete horas Vegadeo y San Esteban de Pravia.

El negocio ganaba atractivos y en ese contexto surgieron pronto competidores. El Castropol de D. Julio Villamil y Lanza (*“El Brasileño”)* recibió en enero de 1913 su primer autobús De Dion-Bouton de 14 plazas, con el que pronto comenzó a unir en días alternos su ribereña villa con S. Esteban de Pravia,

emprendiendo el viaje a las 6 de la mañana y habiendo regresado a las 7 y media de la noche. Tan pronto como recibió la segunda unidad a finales de marzo (de idéntica marca y características) el servicio pasó a ser diario, y el 1 de mayo de 1914 comenzó a ofertar el servicio directo entre Vegadeo y Oviedo por La Espina, para lo cual había ampliado su flota con nuevos De Dion-Bouton de 20 plazas.

Ahora ganaba importancia llegar a Oviedo, en donde el principal atractivo era hacer trasbordo al tren que desde allí partía a diario hacia Castilla. Mas con excesiva frecuencia ocurría que todas las plazas del "auto de línea" se ocupaban al inicio, con el perjuicio que para el resto del público usuario suponía esto, lo que animó en 1913 al propio D. Francisco Gamoneda a establecer casi simultáneamente un nuevo servicio de autobuses que uniría Luarca y Oviedo por La Espina, que brindaba servicio a localidades del interior y no precisaba de transbordos hacia la capital. Para tal empresa, Gamoneda se desprendería definitivamente de sus carruajes y ganado.

Estos hechos habían propiciado para 1914 la práctica desaparición de las diligencias de larga distancia (pues las últimas en subsistir fueron las pequeñas que unían localidades alejadas como Grandas de Salime, Los Oscos, Trevías o Pola de Allande).

Surge así la histórica competencia entre los autobuses de *Los Luarcas* de Gamoneda, *Los Castropoles* de Villamil y *El Progreso* de Ochoa de mediados de la década de 1910.

Pero tras la implantación de sus servicios de autobús, Gamoneda estudiaba asociarse con una serie de empresarios locales que encumbrasen la empresa. Es en este preciso instante que debemos volver al acertado momento en que los seis cofundadores de El Luarca rubrican su unión, el 22 de junio de 1916.

El punto de partida sería la adquisición ocho días después (el 30 de junio de 1916) al naviego D. Federico Ochoa, de su empresa: la anteriormente citada "El Progreso Asturiano", por valor de 40.000 pesetas, con lo que a la mayor celeridad posible, todo el material fue llevado a Luarca.

<< A.L.S.A. tuvo un nacimiento singular. Nació durante una tertulia celebrada en el Casino de Luarca. Parece ser que, hacia 1916, unos señores de Ochoa, naturales de Navia, al cabo de varios años de estancia en Puerto Rico, decidieron retirarse de sus negocios y venir a vivir a su patria chica. Cuando llegaron, traían también un proyecto: instalar un servicio de “guaguas”.

Los primeros coches eran unos “Rochet Schneider”. Los chóferes también eran “de importación”, franceses generalmente.

El caso es que los fundadores del servicio de “guaguas”, a la vista de que la realidad no respondía al proyecto, decidieron dejarlo.

-Fue cuando, en aquella tarde memorable, un grupo de amigos decidimos adquirir los derechos de la Empresa. Además, se ponía en ello cierto motivo de satisfacción localista: es decir, también se pensaba en Luarca.

Con la peña del Casino se contaba a Don Paco Gamoneda –uno de los primeros carnets de conducir que se concedieron en Asturias- y el banquero Trelles, un caso excepcional de energía y talento financiero.

-En realidad, aquello era un compromiso entre amigos más que una sociedad económica. Hasta 1923 no nos convertimos en una sociedad anónima. Pero siempre hemos tenido como norma invertir los beneficios en mejorar la Empresa.>>

D. Fernando Álvarez Cascos
Cofundador de Automóviles Luarca S.A. e hijo de Francisco Álvares Cascos, a su vez cofundador de El Luarca.
Extracto de la entrevista incluida en “La Voz de Asturias” el 16 de julio de 1967.



Ómnibus De Dion Bouton 40/60 HP, con matrícula O-1411 (Enero de 1922) que D. Fernando Álvarez Cascos compró a D. Manuel Riesgo Gallo el 21 de marzo de 1923 por 45.000 pesetas (270 €), con el aval de su padre Francisco, y sus socios Trelles, Vega, Gamoneda, Vidal de La Uz y Amadora García; e inscrito bajo la titularidad de la “Sdad. El Luarca”.

Y así fue que bajo la titularidad de la "Sociedad El Luarca", "Empresa El Luarca", "Autos Luarca" o "El Luarca" sin más, se inscribieron en el Gobierno Civil de Oviedo a comienzos del pasado siglo una cantidad de vehículos muy considerable para la época, recogidos en detalle por D. Antonio Pérez y Pimentel en su publicación "Asturias Automovilista".

De este modo, cobran un valor especial para la historia de ALSA chóferes como Ángel Chato, M. Rodríguez, José R., Primitivo, Machete, Quico, Guatemala, Calderón, etc. y los automóviles (algunos sin número de flota al uso) con los que sentaron los cimientos de la empresa que hoy en día todos conocemos.

He aquí una relación de dichos ómnibus de "El Luarca":

Matrícula	Constructor	Procedencia	Matriculación
O-77	Gobron-E. Brillié	Boulogne (Francia)	1910
O-78	Gobron-E. Brillié	Boulogne (Francia)	1910
O-79	Gobron-E. Brillié	Boulogne (Francia)	1910
O-140	Hotchkiss et Cie	Saint-Denis (Fr.)	1912
O-144	De Dion Bouton	Puteaux (Francia)	1912
O-292	De Dion Bouton	Puteaux (Francia)	1914
O-1411	De Dion Bouton	Puteaux (Francia)	Enero 1922
O-1460	Ford	Cádiz (España)	Marzo 1922
O-1558	De Dion Bouton	Puteaux (Francia)	Julio 1922
O-1602	Saurer	Arbon (Suiza)	Agosto 1922
O-1679	Saurer	Arbon (Suiza)	Octubre 1922

Durante los años siguientes tuvo lugar una auténtica lucha entre empresas, en su mayor parte de vida efímera, que con mayor o menor fortuna intentaron sacar partido de la creciente demanda, descuidando a veces la profesionalidad. Quedaron para el recuerdo la rivalidad del "Bernesga" (luego llamado "Tapia de Casariego" y más tarde "El Tapia-Figueras"), "La Mantequera" o "Los Occidentales".

Superados todos estos obstáculos, El Luarca afianzó su vocación de servicio al viajero asturiano e inauguró en 1922 la línea entre Luarca y Gijón.



"El Luarca" en 1917. A la izquierda, su cofundador D. Francisco García Gamoneda.



Un niño posa en Luarca frente al moderno Saurer O-1602 de agosto de 1922

(a posteriori número 2 de ALSA) y uno de los antiguos De Dion Bouton.

EMPRESA COSMEN, la semilla de un Gigante



De la mano de D. Secundino Cosmen, descendiente de toda una saga de arrieros y empresario que tuvo un ultramarinos, almacén de piensos, surtidor de gasolina e incluso fábrica de embutidos, se establecieron las líneas de transporte de pasajeros y mercancías con tracción mecánica entre Cangas del Narcea y Villablino por el Puerto de Leitariegos. El proyecto de 1918, que inicialmente fracasó bajo el nombre de “La Popular”, fue relanzado en solitario por D. Secundino, adjudicándose la línea en 1922. Nacía así la Empresa Cosmen, un proyecto humilde pero afortunado, complementario a sus otros negocios y de vital importancia para el desarrollo económico de las gentes de la comarca, que se amplió con la puesta en servicio de la línea entre Villablino y Degaña por el Puerto de Cerredo.

Si bien es cierto que el contexto histórico al que precede esta iniciativa, marcado por la Guerra Civil y la miseria, no fue el más atractivo, la estratégica ubicación geográfica del negocio deparó su continuidad. Fue en la década de los cincuenta cuando esta empresa familiar experimentó su gran crecimiento, ese tras el cual a ALSA, compañía de posición aventajada pero que no atravesaba su mejor momento, se le antojó clave para su continuidad.

En 1954 uno de sus siete hijos, D. José Cosmen, nacido en 1928 y que había crecido inmerso en las tareas del negocio familiar, se incorpora formalmente a la empresa.

Al año siguiente, D. José adquiere personalmente la empresa Autos ASÚA (propiedad de Andrés Suárez, Alfonso y Zacarías el médico), que venía realizando las líneas regulares de Grado a Pola de Somiedo y de Grado a Tuña (concejo de Tineo), además de los servicios desde Belmonte (punto en que confluían ambas líneas) a las ferias y mercados de Grado (los domingos), Oviedo (los lunes y jueves) y Salas (los martes), para los que disponían en la villa de un autocar Chevrolet con motor Barreiros. Así pues, tras la compra, Empresa Cosmen comenzó a desarrollar con carácter de línea regular la conexión con Oviedo, que al combinar con sus anteriores líneas se transformó en toda una Oviedo-Villablino (hacia 1957) para lo que dispuso en la capital unos garajes ubicados en los terrenos que en la actualidad ocupa el centro comercial Salesas. Componían por aquel entonces la plantilla de la Empresa Cosmen los siguientes empleados:

• En Cangas del Narcea, realizando la línea Cangas-Villablino: Luis García (conductor), Manuel Godín (cobrador), Luis y Santiago (mecánicos).

• En Villablino, realizando la línea Villablino-Cangas: Fernando Llaneza (cond.).

• En Degaña, realizando la línea Degaña-Villablino: Eliseo Menéndez (conductor) y Antonio “Bichito” (cobrador).

• En Somiedo, realizando la línea Pola de Somiedo-Grado: Genaro Otero (conductor), y Recaredo González (cobrador, de Belmonte).

• En Tuña, realizando la línea Tuña-Grado: Julio Fernández (conductor, de Salas) y Francisco Cuervo (cobrador, de Selviella).

• En Belmonte, realizando la línea Belmonte-Grado: Dionisio (conductor, vasco) y Alfredo Fernández (revisor).

• En Oviedo, realizando la línea Oviedo-Villablino: Olegario Galán (cond., de Belmonte), Rafa Rubio “Trones” (cobr., de Cangas) y Fernando Glz. (cobrador).

Empresa Cosmen contaba a finales de la década de los cincuenta con siete ómnibus: tres en Cangas del Narcea (una Chevrolet, un Henschel y un Lincoln), uno en Degaña (Seddon), uno en Tuña (Hispano Suiza), uno en Pola de Somiedo (Diamond) y uno en Belmonte (Chevrolet con motor Barreiros).

De reducidas dimensiones todos ellos, con capacidad para entre 15 plazas (que tenía aproximadamente la Chevrolet de Cangas) y las 25 ó 30 (que tendría a lo sumo el Diamond de Pola de Somiedo), sus ómnibus estaban, como en el caso de los de Luarca, muy deteriorados.

Y siguieron compras de compañías vecinas, posteriores a la unión de Empresa Cosmen y ALSA, como la de la Empresa Rengos (1968) del también cangués D. José Pérez Carlos, popularmente conocido por Pepe Rengos, con sus cuatro líneas y tres autocares, que unían Cangas del Narcea con Ventanueva, Alto del Rañadoiro con Degaña, Rengos con Peñafurada y Sisterna con Tormaleo.



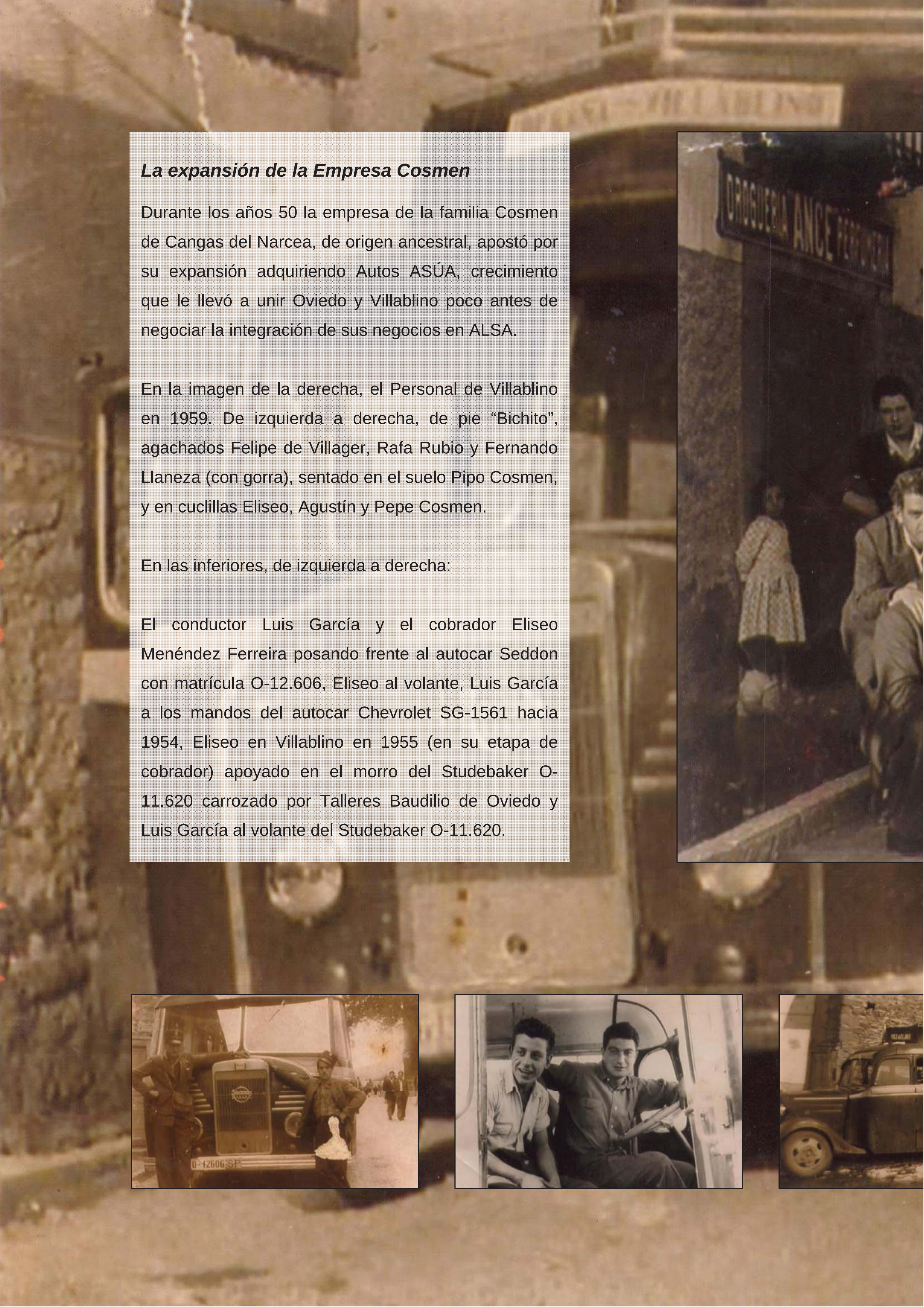
Fotografía de la cena de festejo de la operación el día de fin de año de 1959 en el Bar González de la calle San Bernabé de Oviedo. De izquierda a derecha, Fernando González, D. José Cosmen, Benjamín Fuertes y Gregorio Moradas.



D. José Cosmen, Luis García y Eliseo Menéndez junto al Seddon de la línea Degaña-Villablino.



Gregorio Morada y Fernando González (tercero y cuarto respectivamente) frente al Barreiros de Empresa Cosmen carrozado en Logroño.



La expansión de la Empresa Cosmen

Durante los años 50 la empresa de la familia Cosmen de Cangas del Narcea, de origen ancestral, apostó por su expansión adquiriendo Autos ASÚA, crecimiento que le llevó a unir Oviedo y Villablino poco antes de negociar la integración de sus negocios en ALSA.

En la imagen de la derecha, el Personal de Villablino en 1959. De izquierda a derecha, de pie “Bichito”, agachados Felipe de Villager, Rafa Rubio y Fernando Llaneza (con gorra), sentado en el suelo Pipo Cosmen, y en cuclillas Eliseo, Agustín y Pepe Cosmen.

En las inferiores, de izquierda a derecha:

El conductor Luis García y el cobrador Eliseo Menéndez Ferreira posando frente al autocar Seddon con matrícula O-12.606, Eliseo al volante, Luis García a los mandos del autocar Chevrolet SG-1561 hacia 1954, Eliseo en Villablino en 1955 (en su etapa de cobrador) apoyado en el morro del Studebaker O-11.620 carrozado por Talleres Baudilio de Oviedo y Luis García al volante del Studebaker O-11.620.


EMPRESA COSMEN



El conductor Luis García (sobre el capó) y el mecánico Santiago Fernández (sobre la defensa), posando junto al autocar Henschel de Empresa Cosmen.



Luis García posa al volante del autocar Seddon con matrícula O-12.606.

1923 Nacimiento de la Sociedad



El 20 de abril de 1923, fruto de la antigua “El Luarca”, se fundó la Sociedad AUTOMÓVILES LUARCA, S.A., dando lugar así al hoy mundialmente conocido acrónimo A.L.S.A., con un capital social de 700.000 pesetas repartidas en acciones de 500 pesetas cada una. Por aquel entonces la empresa contaba con 31 empleados (entre conductores, mecánicos y administrativos) y presumía de un admirado material motor, en parte proveniente de la anterior sociedad y de los negocios que sus creadores habían aunado, que hacía las delicias de las gentes de los pueblos que conectaba.

Reunidos el 17 de mayo de 1923 los señores fundadores de Automóviles Luarca S.A. en la primera Junta General, se nombró a D. Francisco García Gamoneda como Director Gerente, Presidente del Consejo de Administración a D. José García Vidal de la Uz, Consejero Delegado a D. Antonio Rodríguez Avello y Consejero Secretario a D. Fernando Álvarez Cascos.

Al año siguiente, el Directorio Militar de Primo de Rivera (1923 a 1930) ordenó por Real Decreto del 4 de julio la regularización de las líneas de transporte de pasajeros, la implantación de tarifas fijas, horarios y la debida cualificación del personal.

Todo esto supuso un cambio radical en un sector que hasta la fecha se venía rigiendo por una legislación totalmente permisiva y a cuya rápida expansión todavía no habían prestado la atención precisa las autoridades.

La principal característica de las normas promulgadas estribaba en la creación de concesiones exclusivas por un período de 20 años, que se otorgaban preferentemente a las entonces concesionarias de correo público.

A este contexto llegó ALSA siendo ya la explotadora de las líneas Oviedo-Vegadeo, Gijón-Vegadeo y Oviedo-Cangas *de Tineo,* para cuyo desarrollo tenía 14 vehículos; a lo que hay que sumar que el día 12 de septiembre se confirmó la cesión de las concesiones del correo de Luarca a La Espina (de D. Aurelio Rodríguez) y de San Esteban a Vegadeo (de D. Máximo Rodríguez, quien sería nombrado consejero el 2 de marzo del año siguiente).

El 20 de febrero de 1925 se presentó a la Junta Provincial de Transporte un proyecto contemplando un servicio entre Oviedo y Vegadeo e hijuelas, a lo que ALSA obtuvo por respuesta el derecho a explotación en exclusiva otorgado el 29 de julio de ese mismo año. Esto vendría a aliviar en gran medida una serie de obstáculos con que la empresa se topaba, entre los que se encontraban las tarifas de la competencia o las numerosas averías causadas por el deficiente estado de las carreteras.

En desacuerdo, D. Julio Villamil y Lanza interpuso un recurso que depararía la explotación conjunta de la línea durante unos meses. Pero a raíz del anteriormente descrito decreto de ordenación de transportes, el 30 de diciembre de 1925 se otorgó a D. Francisco Gamoneda el poder de gestionar la compra de empresas, con especial atención a la del señor Villamil.

Sólo cuatro meses después, con fecha del 20 de abril de 1926, se concluyó la compra de las compañías “El Trevías” de D. Aurelio Rodríguez, “La villa de Tineo” de D. Manuel Martínez, y al fin “El Castropol” de D. Julio Villamil, a quien se adquirieron por la cantidad de 162.500 pesetas las líneas de Oviedo a Vegadeo y C. del Narcea y sus seis ómnibus (ver pág. 41, 2 de enero de 1926).

Acuciados por ocasionales problemas de liquidez, durante la segunda mitad de la década se emprendieron diversas medidas, como la ampliación de capital de 1926, el posterior no reparto de dividendos para adquirir material móvil o la bajada de tarifas para paliar la fuerte caída de viajeros de la primavera de 1929.

Idea acertada donde las hubiera, a mediados de 1928 se transformó en camión el Ómnibus “bañera” N.A.G. número 10 de la flota (O-2300), con el que ese mismo otoño se inauguró un fructífero servicio de transporte de mercancías que funcionaría de forma ininterrumpida hasta el estallido de la Guerra Civil una década más tarde. Como veremos, todos estos esfuerzos no serían en vano, y pronto se incorporarían a la flota nuevos vehículos con los que prestar un mejor servicio.

El 26 de noviembre de 1928 falleció el Consejero Delegado, D. Antonio Rodríguez Avello, a quien sucedería en el cargo D. Máximo Rodríguez García, antiguo concesionario del correo de San Esteban a Vegadeo.



Gente entorno a dos ómnibus Saurer a las puertas de la administración de Luarca.

En diciembre de este mismo año se inauguró el servicio entre Oviedo y La Coruña, en asociación con la Empresa Ribadeo (con transbordo en la fronteriza villa lucense), al que sucedería la inauguración el 14 de enero de 1929 de la línea entre Gijón y La Coruña.

Ambas conexiones resultaron de gran una importancia a largo plazo para las dos empresas, que mantuvieron su alianza hasta finales de los años 60, momento en que ALSA inauguraría el servicio Oviedo, Lugo, Orense y Vigo.

Pese a que la necesidad de liquidez seguía siendo imperiosa (pues la Gran Depresión posterior al Crack del 29, las malas cosechas, el aumento de los vehículos particulares y las líneas ilegales amenazaban las ventas), los años 30 comenzaron con nuevos esfuerzos, como la adquisición el 22 de abril de 1930 de las empresas "Cinco Villas" (de D. Laureano y D. Baldomero González Pérez, legítimos concesionarios desde el 5 de mayo de 1927 de las líneas Oviedo-Villaviciosa y Gijón-Ribadesella) y su competidora "Los Hispanos".

Los costes de combustible eran asumibles, el material relativamente moderno y la empresa ponía todo su empeño en publicitar sus nuevos servicios.

El "Rápido" a La Coruña, en combinación con Empresa Ribadeo, partía de Gijón a las 8 (de Oviedo a las 8:30), hacía parada para comer en Ribadeo y llegaba a la ciudad herculina a las 17, lo que resultaba toda una proeza por aquel entonces. Para el servicio se carrozaron nuevas unidades Saurer con once cómodas butacas "pullman", lujosa tapicería con cortinillas, alumbrado y timbres eléctricos, calefacción y ventanillas practicables, todo un *Supra* para su época.



Vista trasera del ALSA número 1 (O-2657) conducido por D. Simón Arroyo, tras colisionar en el Puente de Cortina con un turismo Ford vegadense hacia 1927.

Con imparable crecimiento y pese a las muchas dificultades afrontadas desde la fundación de la sociedad en el año 1923, ALSA llegó a su décimo aniversario contando ya con una gran flota compuesta por los siguientes 43 vehículos:

Marca	Matrícula	Nº flota conocido	HP	Plazas Del.-1ª	2ª	3ª	Fecha de compra	Coste Pts.
Dion-Bouton	O-1221	6	29	3-8	16	15	16 Abr. 1923	45.000
Dion-Bouton	O-1312	20	29	3-8	12	8	16 Abr. 1923	40.000
Saurer	O-2013	4, 36	27,85	4-10	20	15	16 Abr. 1923	45.000
Saurer	O-1602	2, 34	27,85	3-8	16	15	10 May. 1923	45.000
Saurer	O-1679	3, 35	27,85	4-10	20	15	10 May. 1923	45.000
Saurer	O-2153	8, 39	27,85	4-10	20	15	23 Jul. 1923	45.000
Saurer	O-2154	9, 40	27,85	3-8	12	8	23 Jul. 1923	46.000
Saurer	M-9285	5, 33	27,85	3-8	16	15	26 Feb. 1924	40.000
Saurer	O-2600	11, 41	27,85	4-15	20	15	22 May. 1924	48.000
Saurer	O-2601	12, 42	27,85	4-10	20	15	22 May. 1924	48.000
Saurer	O-3438	13, 44	27,85	3-8	16	15	4 Sept. 1925	52.500
Saurer	O-3439	14, 45	27,85	3-8	16	15	4 Sept. 1925	52.500
Saurer	O-3505	17, 46	30,9	4-10	20	15	15 Oct. 1925	55.000
Saurer	O-2657	1, 43	27,85	3-8	16	15	2 Ene. 1926	40.000
Dion-Bouton	O-332	7	29	3-8	12	8	2 Ene. 1926	2.000
Saurer	O-2146	18, 37	27,85	3-8	16	15	2 Ene. 1926	40.000
Saurer	O-2147	19, 38	27,85	4-10	20	15	2 Ene. 1926	40.000
Dion-Bouton	O-6159	10	29	3-10	20	15	2 Ene. 1926	20.000
N.A.G.	O-4057	26	26,5	5-25	-	-	19 May. 1926	51.500
N.A.G.	O-4284	27	26,5	5-25	-	-	19 May. 1926	51.500
Dodge	O-4359	16, 10	18,4	3-8	12	8	28 Feb. 1927	16.000
N.A.G.	O-4733	33	26,5	4-10	20	15	19 May. 1927	58.500
Berliet	O-4595	32	18	4 - 8	8	4	1 Ago. 1927	18.000
Berliet	O-4847	34	11	2-(Correo)			1 Ago. 1927	8.500
Fiat	O-2917	25	14,4	2-5	-	-	20 Oct. 1927	5.500
Saurer	O-5807	37	22	3-11	-	-	15 Oct. 1928	40.000
Saurer	O-5808	36	22	3-11	-	-	15 Oct. 1928	40.000
Saurer	O-6667	40	22	3-11	-	-	7 Jun. 1929	40.000
Dion-Bouton	C-283	-	18	2-(Correo)			29 Dic. 1929	2.000
Dion-Bouton	O-1360	38	29	4-8	16	12	29 Dic. 1929	14.000
Dion-Bouton	O-4080	39	29	3-10	20	15	29 Dic. 1929	19.000
Dion-Bouton	O-5053	41	29	4-10	20	15	29 Dic. 1929	25.000
G.M.C.	O-6084	42	21	3-10	15	8	29 Dic. 1929	15.000
G.M.C.	O-6357	43	21	3-10	15	8	29 Dic. 1929	15.000
G.M.C.	O-6609	44	21	3-8	16	12	29 Dic. 1929	15.000
Chevrolet	O-6608	45	20	3-4	12	4	29 Dic. 1929	12.000
Renault	O-5483	35, 11	22	3-8	12	8	31 May. 1930	15.000
Berliet	O-4821	31, 19	11	2-3 (turismo)			14 Jun. 1930	3.500
G.M.C.	O-7546	-	28	4-13	15	8	31 Jul. 1930	47.500
G.M.C.	O-7558	47	28	4-13	20	8	31 Jul. 1930	54.800
G.M.C.	O-7616	48, 30	21	4-15	15	8	31 Jul. 1930	41.500
Studebaker	O-7662	22	23	3-16	-	-	13 Ago. 1930	17.500
Studebaker	O-6706	23	23	3-16	-	-	22 Dic. 1930	14.500



Don Arsenio Rodríguez Menéndez frente a su Ford de 1922 en Trevías.



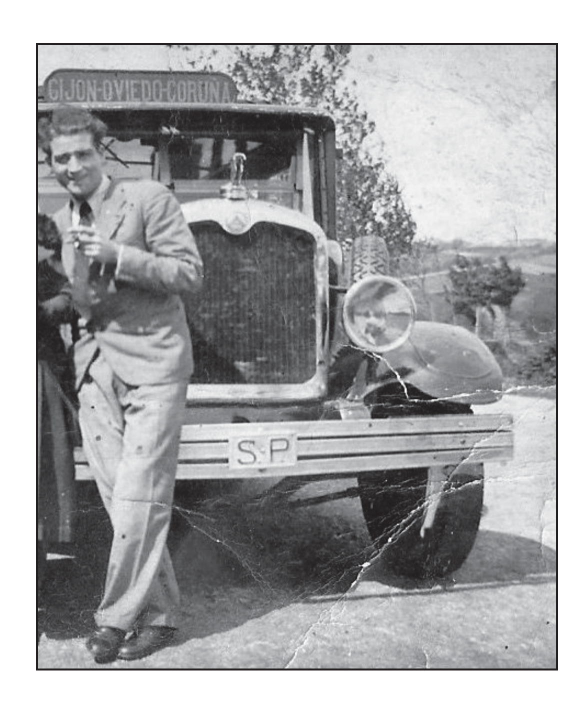
Saurer con ruedas de radios de madera luciendo en cartelería de tela el recorrido “Oviedo-Luarca-Vegadeo” a comienzos de los años 20.



Ómnibus Saurer de ALSA con matrícula O-2013 y número 4 de flota
(Archivo de Memoria digital de Asturias, Gobierno del Principado de Asturias).



Saurer modelo 3AD Standard número 14 (matrícula O-3439),
con la cartelería Oviedo-Tineo-Cangas.





Andrés Corsino Meana Vigil, popularmente conocido como Rada, frente a uno de los primeros Saurer y juegos en torno al Renault 35 en Trevías.

Ómnibus de ALSA estacionados frente a la administración de la empresa en Navia.

AUTOMOVILES "LUARCA" (S. A.)

LUARCA

El día primero del próximo Noviembre se inaugurará un servicio de Camiones en la línea de Oviedo=Vegadeo.

De momento se harán dos viajes semanales para el transporte de mercancías, y los que sean necesarios para el de ganado.

Camiones especiales para el transporte de muebles y ganado.

Facilidades para recoger y facturar mercan=cías en las estaciones de ferrocarril, servicio que se hará gratuitamente.

Consúltense precios en las Administraciones que esta Sociedad tiene en todos los pueblos de la línea.

Luarca, 16 de Octubre de 1926.

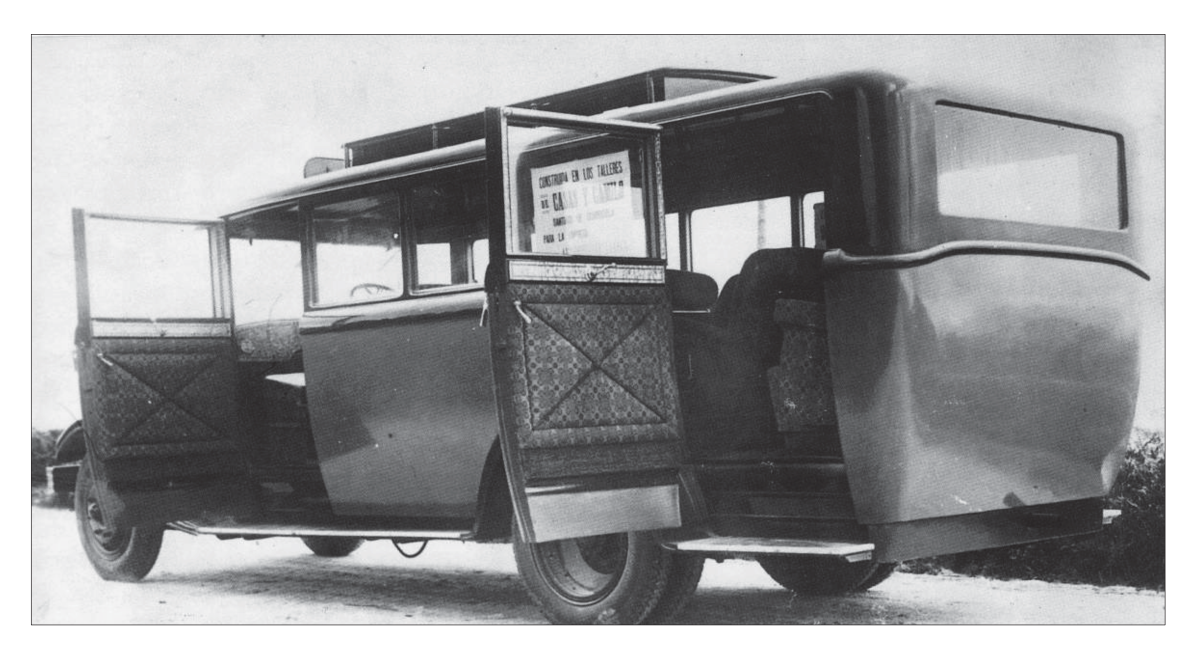
LUARCA: HEREDERA R. P. DEL RIO



D. Andrés Corsino Meana Vigil "Rada" con uno de los primeros Saurer de ALSA.



Saurer de septiembre de 1925 de segunda generación, de mayores dimensiones y capacidad, en la playa de Cadavedo.



Vista en detalle de un Saurer similar a su salida del carrocero gallego, luciendo un cartel que reza: “Construida en los talleres de Casas y Camilo, Santiago de Compostela, para la empresa Automóviles Luarca”. Existieron varias unidades del que, por su lujo para la época, podría ser considerado un primer servicio de Clase.



Renault de 1930, ALSA número 35, dedicado al servicio Luarca-Muñas.
En la imagen, tomada por J.C. Gyngell en mayo de 1964, discurriendo por Trevías frente al Restaurante Casa Aurelio (Administración de ALSA).



D. Aurelio Pinés, célebre revisor de ALSA, frente al único Dodge que circuló en la empresa (que tuvo los números 16 y 10), en la fiesta de La Regalina de Cadavedo.



N.A.G. K.L.6 número 26 de 1926 (con matrícula O-4057) frente a la administración de ALSA. Por su forma, estos ejemplares berlineses fueron conocidos como “bañeras”.

Su gemelo, el número 27 (O-4284) durante una excursión de luarqueses a Covadonga.

1934 De la Revolución a la posguerra

Desde el estallido de la Revolución de Asturias en octubre de 1934 hasta el fin de la Guerra Civil Española, que asoló el país entre julio de 1936 y abril de 1939, el rumbo de la empresa fue víctima de los intereses de ambos bandos y la inestabilidad política y económica.

Durante la Revolución de Asturias el Gobierno solicitó el uso de autobuses para la movilización de tropas, confiscando parte de la flota de la empresa. Posteriormente el bando republicano formó durante la Guerra Civil el "Ómnibus ALSA" en Gijón, lo que supuso a la empresa cuantiosas pérdidas económicas, averías mecánicas y deterioros en las instalaciones.

Cesó el servicio de mercancías y correo, resintiéndose también la plantilla, que en sólo tres años descendió hasta los 25 trabajadores, la menor cifra de la historia de ALSA.

La única nota positiva del trienio bélico sería el acuerdo en 1937 con una embrionaria RENFE para la explotación conjunta del trayecto estratégico entre Gijón y Oviedo.

La primavera del año siguiente se hizo una valoración del material perdido, y se dejó constancia de la dificultad para conseguir repuestos y combustible. Además, el balance negativo fue también consecuencia de la cantidad de pasajeros que viajaron gratis, y la carencia de divisas.

Pese al conflicto, en 1939 ALSA obtuvo beneficios duplicando y triplicando servicios. Prosiguió la importación de vehículos marca ACLO, se inauguraron administraciones e incluso se adquirió (por 325.000 pesetas) un céntrico solar para la construcción de una estación en Gijón, pero el final de año y las repetidas carencias requirieron de nuevos desembolsos para salvaguardar la sociedad.

La entrada a los 40 no resultó mejor; se precisaba más liquidez y aunque ALSA volvía a contar con 71 profesionales en plantilla, lo cierto es que buena parte del

material móvil seguía requisado y ahora la empresa no disponía de talleres ni vehículos suficientes para hacer frente a la llegada masiva de viajeros.

Debido a esta sucesión de acontecimientos, quizá ALSA no hubiera llegado a nuestros días de no ser por el digno papel que jugaron en la buena marcha de la empresa en tan difícil contexto sus ómnibus Saurer.

Reparados y recarrozados repetidamente, lo cierto es que tal y como aseguraba el fabricante suizo a comienzos de los años veinte, a largo plazo resultaron ser casi indestructibles, rodando bien entrados los años cincuenta y superando infatigables severos puertos como el de La Espina.

Y como no, merecen especial reconocimiento los conductores que a finales de la década de los 40 lograron capear simultáneamente las penurias de la posguerra y la escasez de combustible y suministros durante el desarrollo de la II Guerra Mundial:

D. Román Cosmea González
D. José González Suárez
D. José Villar Cristóbal
D. Casimiro López Rodríguez
D. Antonio García López
D. Andrés Corsino Meana Vigil
D. Bernardino Pérez Piquero
D. Enrique Busto Gómez
D. Arsenio Rodríguez Menéndez

D. Celso Albuerne Gutiérrez
D. Darío López Fernández
D. Miguel Prieto Rodríguez
D. Joaquín Fernández López
D. Félix Gómez Martínez
D. Antonio Méndez Grao
D. José Rodríguez García
D. José Díaz Fernández
D. Juan Miñor Montes

El 30 de diciembre de 1941 culminaron los trabajos iniciados en 1939 para la construcción de la citada estación de autobuses de ALSA en Gijón, de estilo arquitectónico racionalista y diseñada por los asturianos D. Manuel del Busto Delgado y D. Juan Manuel del Busto González (padre e hijo).

Aunque parcialmente remodelado, para dotar de más dársenas donde antaño había talleres y lavado, el edificio conserva su funcionalidad 72 años después.

En 1941, año en el que el número de matriculaciones en Asturias ascendió a tan sólo 44 vehículos, se estrenaron tres MAN de dos pisos carrozados por Seida, con números 60, 61 y 62, a los que pronto hubo que acoplar sus correspondientes gasógenos, como el “Gas-Móvil” de la vasca Industrias Beroa.

Quizá sea esta la mayor evidencia de aquella etapa de escasez, la de los aparatosos “gasógenos”, una tecnología de penoso rendimiento empleada para paliar la carencia de combustible, por la cual se acoplaban al vehículo una caldera de combustión de carbón y sus tuberías. Por precaria que pueda resultar ahora aquella medida, lo cierto es que la subsistencia de la empresa entre los años 1940 y 1945 pasó necesariamente por el uso del gasógeno.



Unidades M.A.N. 60 y 61 de 1941 frente a la estación de Gijón aún sin los gasógenos.

Si bien es cierto que la escasa potencia que brindaba acababa por fatigar los autocares en las pendientes y su utilización requería de añadir a la carga habitual un mínimo de media tonelada de carbón, la escasez de combustible era tal que en abundantes ocasiones al partir de Luarca rumbo a la capital se aprovisionaban tan sólo de una botella de gasolina con la que poder dar espíritu al vehículos en los momentos más precisos.

En algunos artículos de prensa de la época, célebres personalidades de la empresa constataban que la desdicha de la entidad tampoco tenía límites.

El conductor Darío López relató para la prensa el pinchazo de sus cuatro ruedas en Grado, una de las más frecuentes reparaciones que se acometían en ruta, como también las efectuadas con barro y papel de periódico por el cobrador Luis Menéndez para atajar las fugas de la caldera en plena subida del puerto de La Espina.

El 12 de noviembre de 1946 se compró un solar en la Calle de Alcántara nº 59 de Madrid, donde se construyeron una nave de 1749 m² y cuatro plantas de 530 m² diseñados por D. Martín Lago y D. Esteban Riera, proyecto ligado al contrato entre ALSA y A.E.C. para vender sus vehículos ACLO en nuestro país.

El material motor con que contaba la empresa pasó de un crecimiento explosivo a un estancamiento total. Entre los años 1933 y 1940 el número de bajas igualó al de altas (catorce en ambos casos), y a la compra de los tres M.A.N. de 1941 sucedería una década entera sin apenas incorporaciones y repleta de pérdidas.

Evolución de la flota por períodos:	
1933-1941 Estancamiento	1941-1951 Retroceso
Altas (14 vehículos): **Nueve autocares**: cinco ACLO con matrículas O-9152, O-9153, O-10014, O-10015 y O-10084; tres Saurer L-386, LU-482 (comprado al coruñés Edelmiro Rodríguez) y O-5549; y el G.M.C. O-10180. **Cuatro camiones** Saurer con matrículas BI-1706, O-3224, O-6022 y O-6023. **Un turismo** N.A.G. M-19044. Bajas (14 vehículos): **Catorce vehículos**: los seis De Dion Bouton con matrículas C-283, O-332, O-1221, O-1312, O-1360 y O-6159; los tres Saurer O-5807, O-5808 y O-6667; los dos N.A.G. O-4057 y O-4733; el Chevrolet O-6608; el G.M.C. O-7546 y el Fiat O-2917.	Altas (5 vehículos): **Cinco autocares**: tres MAN con matrículas O-10372, O-10373 y SG-1795; y dos ACLO SG-1536 y SG-1572. Bajas (16 vehículos): **Diez autocares**: los cuatro G.M.C. con matrículas O-6084, O-6357, O-6609 y O-7558, los dos De Dion Bouton O-4080 y O-5053; los dos Studebaker O-7662 y O-6706; el N.A.G. O-4284 y el Berliet O-4595. **Cuatro camiones** Saurer con matrículas BI-1706, O-3224, O-6022 y O-6023. **Un correo**: el Berliet O-4847. **Un turismo** N.A.G. M-19044.



Militares subidos al ALSA número 49, frente a la Carnicería de Casa Marcial en Trevías, durante el conflicto bélico.



ACLO de dos pisos con matrícula O-10014 y número 53 de ALSA, a las puertas de la factoría de la carrocera Seida a su salida a finales de 1937.



Foto de Jeremy John Wiseman en Oviedo el 9 de abril de 1955. En primer plano el ACLO 53 (que inicialmente unía Oviedo y Ribadeo) empleado para la Oviedo-Cangas tras dieciocho años de servicio, al fondo el Ford Hércules Gozalbo con número 74.



Tras una remodelación integral, ambos Seida de dos pisos pasaron a tener durante años una carrocería mucho más convencional (en la imagen el 54 reformado).



Don Darío López Fernández, conductor de Anleo, empleado en ALSA desde 1936, posa con el ACLO Ranger 55 frente a los garajes de la calle San Roque de Ribadeo.

Al igual en los casos anteriores, el 55 también sufrió una importante remodelación, tras la cual pasó a lucir una estética mucho más moderna con frontal chato.





ACLO segoviano con número 56, estacionado en 1960 en la plaza del Ayuntamiento de Vegadeo al término del servicio entre Luarca y la localidad fronteriza (popularmente conocido como "El Aldeano" por su infinidad de paradas), y su aspecto ya recarrozado.



MAN de dos pisos de 1941, número 61, carrozado en Barcelona.



Segunda vida de su gemelo, el número 60, reformado íntegramente.

1950 Los nuevos vientos y el desarrollismo

Con la llegada de los años 50, y aunque a un ritmo significativamente lento, ALSA retomó la senda de la estabilidad, perdida por la convulsa situación social de la segunda mitad de los treinta y la larga postguerra.

En 1950 se sobrepasó la barrera de los 100 empleados, que se duplicaría a lo largo de esta década, como el número de kilómetros recorridos al año, que de no llegar a un millón pasó a superar los dos. Este crecimiento propició que el 21 de septiembre de 1956 se trasladase la sede de la empresa de Luarca a Gijón.

En el aspecto concesional, cabe destacar la adquisición a comienzos de 1955 de la Empresa "El Avilés", que venía realizando hasta entonces la línea Avilés-Luanco-Gijón. De avanzada edad y sin familiares que continuasen su dedicada labor empresarial, D. José Rodríguez Menéndez había transmitido ya al Sr. Gamoneda su amistad y gratitud hacia ALSA, y como quiera que el material escaseaba, sus seis añejos autobuses -con matrículas M-26.141, O-4573, O-4707, O-4363, O-5979 y S-2964- serían de extraordinaria utilidad.

Pero ALSA se enfrentaba de nuevo a un gran reto, el de adecuar con carácter de urgencia tan anticuado parque móvil (ver página siguiente) y las instalaciones a la demanda, que había crecido un 50% entre 1945 y 1949. Pese al esfuerzo en las reparaciones que se acometían a diario en los talleres de Gijón y Luarca, resultaban estos vehículos insuficientes para la correcta explotación de las doce concesiones otorgadas, que por aquel entonces unían a diario Oviedo con Ribadeo, Cangas del Narcea y Villaviciosa, Gijón con Luarca, Ribadesella, Infiesto, Salas y Lastres, Pravia con Cudillero, Tineo con la Pola de Allande, Luarca con Muñás y Oviedo con Navia en días alternos.

Consciente de esta situación, la directiva acordó una serie de medidas prioritarias, a la cabeza de las cuales estaba un significativo aumento de capital social para la renovación y ampliación del material motor.

De este modo, la empresa logró incorporar entre 1952 y 1954 los ocho ACLO Regal Mark III (números 63 a 70) y los cinco Ford Hércules (71 a 75).

Fue este el primer soplo de aire fresco para una flota que en 1951 estaba compuesta por los siguientes treinta y dos vehículos supervivientes:

- **Diecisiete unidades Saurer** a gasolina de 27 cvf, 48 ó 53 plazas, matrículas: L-386, LU-482, M-9285, O-1602, O-1679, O-2013, O-2146, O-2147, O-2153, O-2154, O-2600, O-2601, O-2657, O-3438, O-3439, O-3505 y O-5549.
- **Siete ACLO** a gas-oil de 34 ó 38 cvf, 57 ó 63 plazas, matrículas: O-9152, O-9153, O-10014, O-10015, O-10084, SG-1536 y SG-1572.
- **Tres MAN** a gas-oil de 40 cvf, 57 ó 62 plazas, matrículas: O-10372, O-10373 y SG-1795.
- **Dos G.M.C.** a gasolina de 21 y 22 cvf, 38 y 53 plazas, matrículas: O-10180 y O-7616.
- **Un Dodge** (Mot. Studebaker gasolina) de 23 cvf, 32 plazas, matrícula O-4359.
- **Un Renault** de 23 cvf, 33 plazas, matrícula O-5483.
- **Un turismo Berliet** de 11 cvf con matrícula O-4821.

Ya en 1956, fecha histórica en que el transporte en autobús logró desbancar el liderazgo del ferrocarril en España, se pusieron en servicio tres autocares carrozados por SEIDA sobre unos primitivos chasis Pegaso Z-404 (los números 76, 77 y 78 de ALSA), aún con volante a la derecha. Fue este el punto de partida de una leyenda de la empresa, pues hasta la aparición a comienzos de 1981 de los primeros Mercedes Benz O303, tendría lugar un cuarto de siglo de auténtica supremacía de la marca del caballo alado.

Pegaso, marca comercial de ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones, S.A.), dependiente del Instituto Nacional de Industria, había recogido tras la Guerra Civil Española el testigo de la antigua Hispano Suiza y vino a cubrir durante décadas la demanda de vehículos de transporte en un contexto de nacionalización de la industria y autoabastecimiento en el que las alternativas eran verdaderamente escasas.

Pero pese a las dificultades reales para incorporar a la flota vehículos de otro fabricante, lo cierto es que Pegaso fue un ejemplo de capacidad de superación durante varias décadas, revolucionando el mundo del transporte y dando respuesta a las necesidades de muchos transportistas, suponiendo de hecho uno de los pilares de la recuperación económica del país.

En la segunda mitad de la década de los 50 se logró acometer una segunda renovación parcial de la flota. En apenas cinco años la asturiana se había visto obligada a reconducir su idea de renovar el parque móvil con autocares ACLO e Hino, unidades a posteriori ligadas a la historia de ALSA en aquella década.

También se remodelaron instalaciones como las de la estación de las calles 19 de Julio y Covadonga de Oviedo, compradas en octubre de 1957 y reformadas por D. Ignacio Álvarez Castelao, reinaugurándose el 12 de agosto de 1960.



ACLO número 64 prestando servicio en la línea Oviedo-Villaviciosa.

ACLO número 63 de 1952, recarrozado íntegramente.



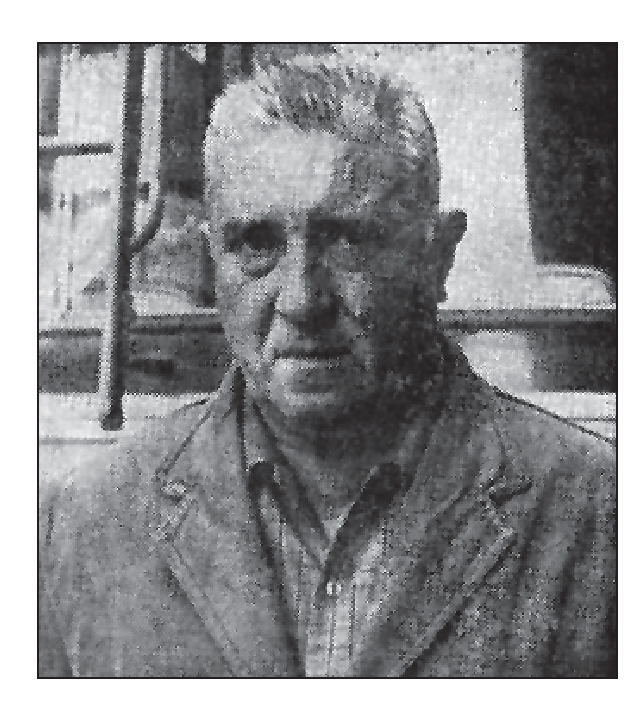
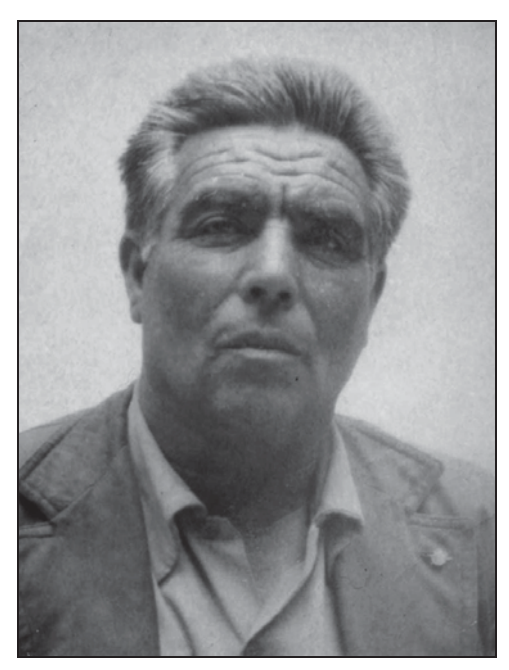
Retiro de los ómnibus números 63, 91, 84 (preservado en la actualidad) y 87 en el interior de las recién inauguradas instalaciones de la empresa en Almuña (Luarca).



ALSA número 65, un ACLO carrozado por Seida en 1952 y con matrícula O-11877, estacionado frente a la estación de Gijón.



ASLA número 67, vehículo idéntico puesto en servicio un año después.

Dos de los más emblemáticos conductores de ALSA en la posguerra: Celso Albuerne, de la línea de Cangas del Narcea, en la empresa desde 1942 y Casimiro López, conductor habitual a mediados de siglo del ACLO 64.



ACLO número 70 de ALSA en el transcurso de la línea Gijón-Ribadeo.
En el centro, José Luis "Rada" en su etapa de revisor; quien trabajaría más tarde en el departamento de Tráfico en la estación de Gijón.



Carrozados por Gozalbo Hermanos de Villarreal y recordados por su mal resultado, en 1953 ALSA compró cinco autocares Ford Hércules, números 71 a 75.



Alfredo Prieto estrenando el número 77, uno de los tres primeros Pegaso de ALSA, modelo Z-404 de 140 caballos carrozado por Seida en Zorroza, a su paso por Cornellana en la línea conocida como “El Verdugo”, en Junio de 1956.



Fernando González Álvarez y Luis Fernández Bedia frente al *“Aclino”* número 79 de 1956, a su paso por Belmonte hacia 1962.



"Fernandín", "Pestaña", el hijo de Raúl de "El Llagarón" y Joaquín González en Belmonte frente al ACLO número 86 de 1959 de la línea Oviedo-Villablino.



El cobrador José Luis Llanos y el conductor "Manolín" en el ALSA número 90.


M-39

1960 A.L.S.A. surca Europa



<< …Fue entonces cuando Fernando Álvarez-Cascos, miembro del consejo de Alsa, y Francisco García Gamoneda, director gerente, que eran además amigos de mi padre, le ofrecieron comprarnos la línea. Alsa era la empresa fuerte y con estructura societaria. Dijimos que no vendíamos. Luego hubo más contactos y mi padre les dijo que hablaran conmigo. Yo era amigo de Vicente Trelles, otro de los propietarios. Mantuve conversaciones con Trelles, Gamoneda, Álvarez-Cascos... y se fue llegando a un acuerdo. Incorporamos nuestras líneas a Alsa y nosotros entramos en la compañía como accionistas. >>

D. José Francisco Cosmen Adelaida
Accionista, Directivo y gran impulsor de A.L.S.A.
Extracto de la entrevista incluida en "La Nueva España" el 31 de julio de 2011

En 1960 los caminos de ALSA y Empresa Cosmen se unieron. Con la habilidad para los negocios de la que tantas veces haría gala D. José Cosmen, y tras meses de conversaciones, su empresa pasó a formar parte de ALSA (formalmente desde el 18 de noviembre de 1960). Se sacrificó así el uso del apellido familiar (que seguiría ligado al transporte de mercancías) en beneficio de unas mayores posibilidades de crecimiento.

Director Gerente en 1961 y consejero delegado cinco años más tarde, desde su incorporación al Consejo de Administración de ALSA D. José Cosmen tomó las

riendas de la empresa y a finales de la década de los sesenta era ya quien atesoraba un mayor conocimiento de esta, convirtiéndose a golpe de omnipresencia y entera dedicación en su auténtico alma máter.

<< Mi inicio en A.L.S.A, modélica empresa, se remonta al año 1963; en estas fechas tenía un almacén de coloniales y piensos en Pola de Allande, modestia a parte, puedo decir que me iba muy bien.

Un buen día apareció por allí Don José Cosmen Adelaida y me llamó para tener un encuentro con él en una cafetería. Después de saludarnos y tener una agradable charla, me propuso trabajar en A.L.S.A. de inspector, cobrando un buen sueldo. Consideré la oferta, más viniendo de aquella persona que conocía bastante...

Decidí probar suerte y acepté su propuesta, pero pasado un tiempo fui a verlo y le comuniqué mi marcha, pues ganaba más con mi empresa. Don José, con su don de gentes, me convenció de que siguiese en A.L.S.A., ofreciéndome un mayor sueldo y proporcionándome un SEAT 1500 para inspeccionar las líneas de la empresa (las cuales dieron muy buen resultado). Así comenzó…

Posteriormente me ofreció quedar de Jefe de Estación y Apoderado de A.L.S.A. en Gijón; yo acepté gustosamente, consolidándose una relación de amistad y afecto con Don José y su familia (a la que considero como propia, mención a su viuda Victoria Menéndez Castañedo e hijos).

Y llegó la jubilación, un día de grandes emociones. Me acompañaron más de trescientas personas entre compañeros, prensa, personal de todo tipo de instituciones… y por supuesto, Don José Cosmen Adelaida (en paz descanse) y familia. En este acto recibí grandes muestras de cariño y varios obsequios.
Fue inolvidable, estar acompañado y recibir el afecto de tantas personas en este acontecimiento tan especial, que marca el fin de mi vida profesional, en esta empresa tan querida para mí. >>

D. Manuel Rodriguez Ronderos "Viñas"
Directivo, en A.L.S.A. desde 1963

Apenas dos años después de remodeladas las instalaciones de Oviedo, se construyó el edificio-autoestación de ALSA de la calle General Elorza, nuevamente de la mano de Castelao, que vería la luz en 1964.

Atendiendo al repentino éxodo masivo de asturianos en busca de trabajo hacia tierras de Francia, Bélgica, Alemania y Suiza (estrechamente vinculado a las primeras huelgas) inauguró ALSA en esta década servicios internacionales históricamente vinculados a la empresa: Oviedo-París-Bruselas (que rodó por vez primera el 15 de mayo de 1964), y Oviedo-Zurich (del 25 de mayo de 1969).

La primera de las citadas líneas surgió de la asociación de ALSA con la Société Générale des Transports Départementaux (S.G.T.D.) francesa, la belga L'Epervier y la cántabra Turismo y Transporte (a posteriori integrada en ALSA).

En el caso de la conexión con Suiza cinco años más tarde, que conectaba con las ciudades de Ginebra, Lausana y Clermont-Ferrand, sólo ALSA tomó parte en el acuerdo en representación española.

La demanda de transporte hacia la capital propició la creación de la línea Gijón-Madrid, que inauguraron el 4 de julio de 1964 Marcelino Buría y "Pepón".

También a nivel local se estrenaron líneas como la Cudillero-Avilés en 1960, la Oviedo-Avilés-San Juan de Nieva en 1962, la Valdefarrucos-Collanzo en 1965 o las Veranes-Candás-Luanco y Ponticiella-Villayón-Navia en 1966.

Asimismo se sucedieron las cesiones de servicios regionales. A las numerosas transferencias a ALSA de la Empresa Cosmen y Pepe Rengos, se suman en esta época otras como la Pola de Allande-Grandas de Salime de Joaquín Antonio Pérez Garrido (dueño del popular autocar violeta apodado "*Nazareno*" y Director Gerente de ALSA entre 1966 y 1971) en 1963, las Navia-Boal de Modesto Garrote Unzueta o la Serín-Gijón de D. Ceferino Díaz Cuervo en 1969.



Inauguración de la línea Collanzo-Valdefarrucos en Cabañaquinta el 13 de junio de 1965. De pie, de izquierda a derecha: Antonio, José Luis Rodríguez, Fernando, Ángel Devesa, José Fernández Ferrería, D. José Cosmen Adelaida, Aurelio, José María “Pepe”, David, Antonio “Xixón”, y secretario y concejales del Excmo. Ayto. Agachados: Concejal, Francisco “Pachín”, cuatro concejales y Manuel Fernández.

Por aquel entonces ALSA participó en la constitución de Transportes Unidos S.A.-TUNISA (en sociedad con Autos Sama, Autos Vega y Ferrocarril de Langreo), que en febrero de 1961 cubrió de urgencia parte del servicio urbano de Gijón, afectado por la deserción de la subasta municipal y la retirada de Traval (compañía que realizaba provisionalmente dos líneas, tras la reciente decisión del consistorio de retirar los tranvías).

El 28 de febrero de 1963, D. José Cosmen y D. Vicente Trelles (representando a ALSA), los cinco hermanos de “García Rodríguez Hnos. R.C.” (D. Alfredo, D. Benjamín, D. Manuel, D. Pablo y D. José) y D. Antonio González Pérez, constituyeron en Oviedo “Autos Llanera, S.A.”. La empresa, en la que ALSA participó inicialmente con un 40%, empezó explotando las líneas entre Ferrerón (Arlós) y Oviedo (VAC V-1309, cuyos vehículos adscritos fueron un Panhard matrícula O-12.155 con motor Pegaso, un Ford matrícula V-17.752, un G.M.C. motor Barreiros matrícula O-36.931 y un Pegaso O-47.331) y entre Las Regueras y Oviedo (VAC V-374, para la que contaban con los G.M.C. matrículas BI-11518 -motor Barreiros- y O-6917). A las citadas seis unidades se unía un añejo Saurer con motor Barreiros de reserva (BI-8492).

Para el público usuario los 60 supusieron una mejoría sustancial en el confort, con la supresión de la “tercera clase” (al descubierto) y los estrapontines (asientos supletorios), la aparición de las carrocerías metálicas y sus primitivos sistemas de calefacción, el uso de puertas neumáticas y los primeros WC.

Tras casi 30 años de alianza con ACLO, sería en esta década cuando la compra de Pegasos se convertiría en un goteo constante, *ayudado* por las medidas emprendidas por el INI.

Monotrales, Setra-Seidas, Ayats… en diez años se estrenaron casi un centenar de autocares, tantos como los adquiridos desde la constitución de la empresa medio siglo antes:

Año	Unidades	Chasis	Carrocería	Números asignados
1960	1	Pegaso Z 408	Seida	90
1961	2	ACLO		91, 94
1962	2	Pegaso 5022		97-98
	1	Pegaso 6020 A	Jorsa	99
1963	3	Pegaso 5022	Seida	100, 106-107
	1	ACLO AEC Regal 2		101
	1	Pegaso 6040	Jorsa	102
	1	Pegaso 5020		103
	2	Pegaso 5061 Comet		104-105
1964	22	Pegaso 6030 N	Jorsa	108-129
1965	4	Pegaso 5020 B5	Seida Vigo	130-133
	6	Pegaso 6030 N	Jorsa	134-139
	4	Pegaso 5070	Setra - Seida S14	140-143
1966	1	Pegaso Leyland 5022CL	Seida	144
	1	Pegaso 5070	Setra - Seida S14	150 *1
1967	10	Pegaso 5070	Setra - Seida S14	145-154
	2	Avia 4006	Castro Caride	155-156
1968	14	Pegaso 6045	Jorsa	157-170
	2	Sava Austin		171-172 *2
	1	Barreiros Saeta 35		173 *2
1969	1	Pegaso 5075	Van Hool “Picos de Europa”	174
	4	Pegaso Siccar 5075	Ayats	175-178

*1: Comprado a D. Ceferino Díaz Cuervo; remplaza al primer S14 que tuvo el número 150.

*2: Comprados a D. José Pérez Carlos.



Vista frontal del ALSA número 91, un ACLO con 59 plazas matriculado en 1961.



El 91, recarrozado en León por Hermanos Maiso y habitualmente empleado por “Rada” en la Ribadeo-Oviedo-Gijón, estacionado al final de trayecto frente a la administración de Empresa Ribadeo S.A. y uno de sus Leyland carrozado por Barro Chavín.



Autocar Hino de 1961, con número 92 de ALSA, en Oviedo.



Aún sin grandes lujos, el interior de los autocares ganó en confort con la llegada de las carrocerías de metal (en la imagen el del 92).



Fernando González y Luis Bedia posan junto al Pegaso 6040 número 102 en la localidad del occidente astur de Tapia de Casariego el 5 de septiembre de 1963.



ALSA 106 en la autoestación de Oviedo, un Pegaso 5022 Seida estrenado en 1963.







Los primeros Monotrales

La incorporación en 1964 de los primeros Pegaso Monotral 6030N, de característica carrocería de chapa corrugada, supuso para ALSA un salto cuantitativo (22 unidades -números 108 a 129-, constituyendo la mayor compra hasta esa fecha) y cualitativo (destacaban por su gran ligereza y sus 165 cv de potencia).

En la imagen, “Viñas”, César, Benjamín y “Achúchale” frente a un desplazamiento masivo de la Sociedad Ovetense de Festejos. En las inferiores, Monotral en la estación de Gijón, vistas frontal y trasera de Monotrales en el Padrún, Benjamín cargando baúles en la estación de Oviedo y José Calzón en el puerto de Somiedo.













A la izquierda, Ramón González de Cangas del Narcea y el cobrador Manolín "El Chelo" de Salas, que sería posteriormente chófer de la línea Salas-Oviedo; a la derecha, Marcelino Buría, de la línea de Bruselas y trabajador en ALSA desde 1956.



José Calzón, revisor, posa al volante del ALSA número 118 del conductor Santiago Martín, sorteando dificultades en el Puerto de Somiedo en 1969.



Macario, Quico Cuervo, Rogelio, Benjamín, Ferrería y desconocido en Madrid.



De izquierda a derecha: Javier “Viri”, Emilio Urrusuno, Juan José Martínez Cobas, “Toche”, Agustín Álvarez Farfante y Fernando Llanes.



Rogelio, Senén Huerta, Ramón, David, Ferrería y Alfonso en los Picos de Europa.



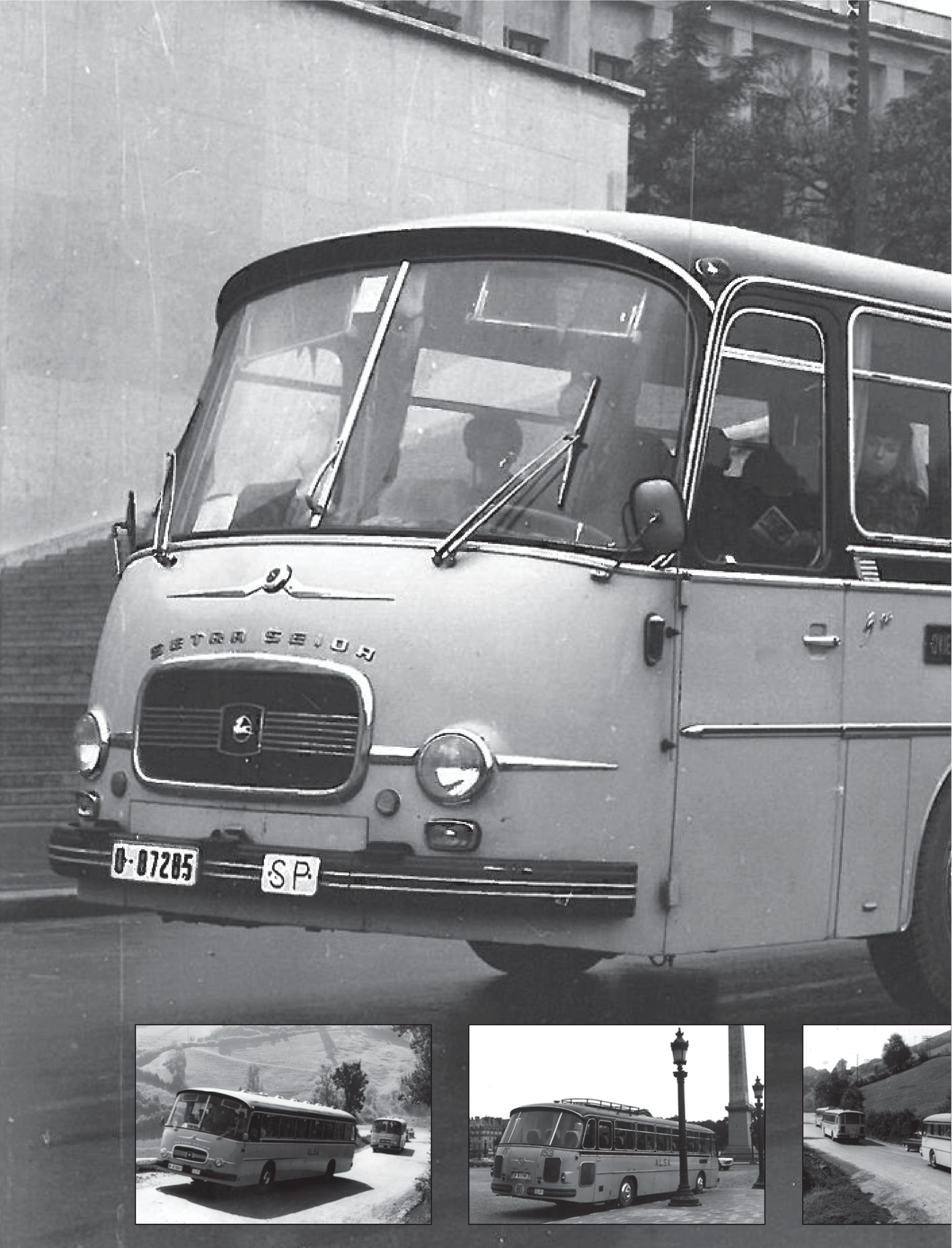
“Manolín”, conductor de la línea Villablino-Degaña, junto a uno de los cuatro Pegaso 5020 (el número 132) carrozados por Seida en su factoría de Vigo e incorporados en 1965) estacionado en la Plaza de Degaña.

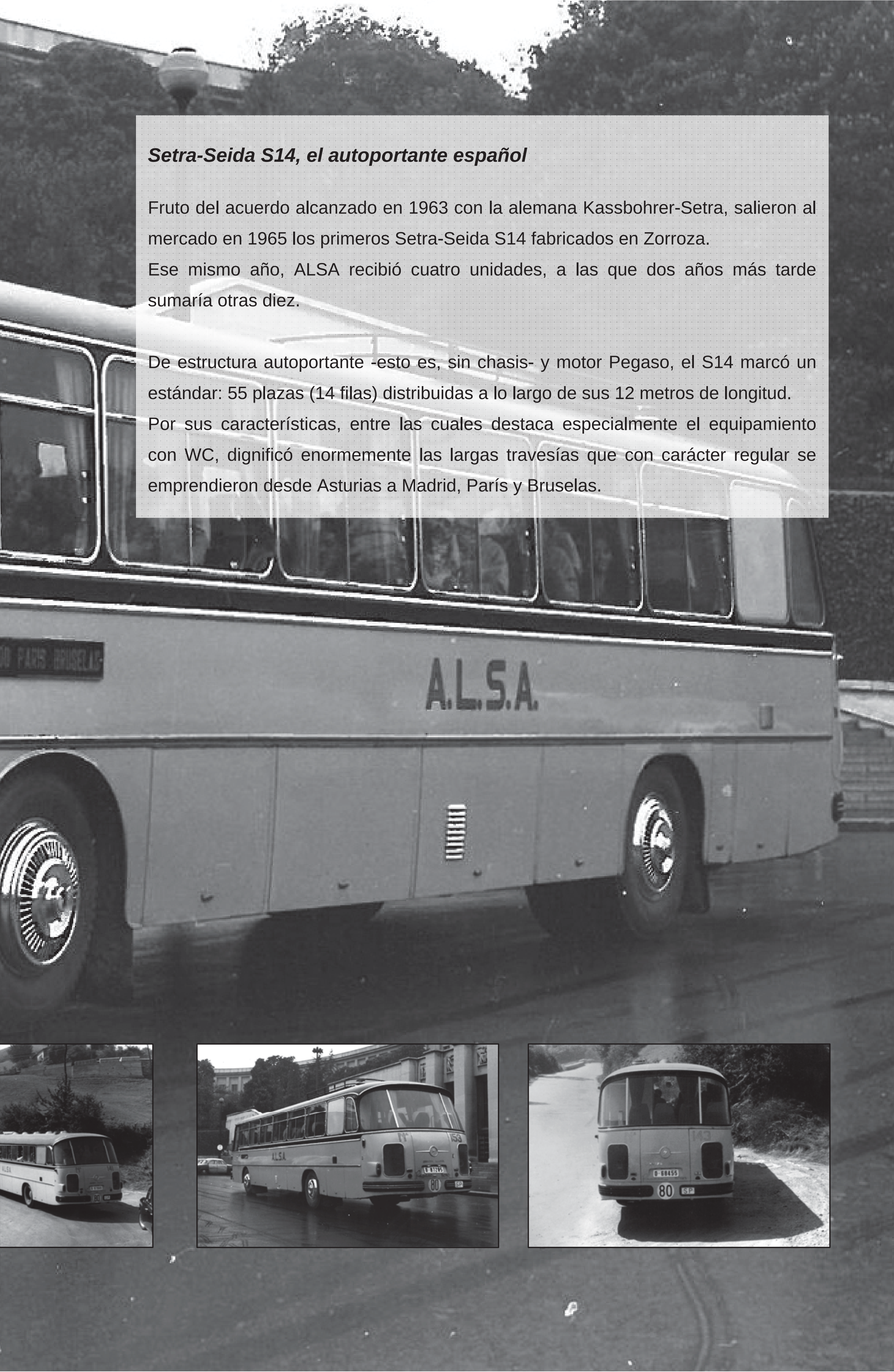


Ramón de Cangas a los mandos del número 135, uno de los seis Monotrales incorporados en una segunda tanda allá por mayo de 1965, a su llegada a Oviedo.



Llegada de los nuevos Setra Seida S14 a la antigua Estación Sur de Madrid.


SETRA SEIDA
O-87285
SP



Setra-Seida S14, el autoportante español

Fruto del acuerdo alcanzado en 1963 con la alemana Kassbohrer-Setra, salieron al mercado en 1965 los primeros Setra-Seida S14 fabricados en Zorroza.
Ese mismo año, ALSA recibió cuatro unidades, a las que dos años más tarde sumaría otras diez.

De estructura autoportante -esto es, sin chasis- y motor Pegaso, el S14 marcó un estándar: 55 plazas (14 filas) distribuidas a lo largo de sus 12 metros de longitud.
Por sus características, entre las cuales destaca especialmente el equipamiento con WC, dignificó enormemente las largas travesías que con carácter regular se emprendieron desde Asturias a Madrid, París y Bruselas.



El “Picos de Europa”.

Ante la expectación de los medios y un gran número de personalidades, como el representante de la Oficina Belga para el Comercio Exterior y el de la Embajada Española, en junio de 1969 el señor Bernard Van Hool (fundador y entonces presidente del afamado constructor belga al que su apellido dio nombre) hizo entrega a D. José Cosmen de las llaves de un vehículo único, el “Picos de Europa”.

Carrozado por encargo para ALSA, el *Picos* era un autocar Pegaso 5075 que tenía la particularidad de poder transformar sus 40 butacas en 20 literas, además de contar con WC, aire acondicionado “Sumak-Frigiking”, nevera y guardarropa.

Expuesto en ciudades como Zurich o Ginebra, se trató de la primera unidad construída en el extranjero para una empresa española tras 30 años de dictadura.

Después de años realizando servicios internacionales, fue reformado, acabando su vida útil en la línea Asturias-Madrid.




OVIEDO PARIS BRUSELAS


A.L.S.A.



El 21 de noviembre de 1967, durante el transcurso de la línea Ribadeo-Gijón y siendo conductor de la misma Senén Huerta y cobrador José Mª Ferrera, nació en un ALSA Rosario Fernández Flores; que días más tarde (imagen superior) fue bautizada en Gijón en presencia del autocar y personalidades de la empresa, que la apadrinó.



Caravana de nuevos Pegasos 6045 rematados por Jorsa, encabezados por el 157.



Por eso, si usted lo piensa bien comprará AVIA



Uno de los microbuses carrozado especial para ALSA

Características principales del modelo AVIA 4006

- 6 cilindros
- 100 CV
- 26 plazas. Gran confort
- 5 velocidades

Concesionarios exclusivos AVIA:

GARCIA RODRIGUEZ, HERMANOS

OVIEDO **GIJON**

1970 Modernización y expansión

<<Estando Don José y yo en Madrid hacia 1971 ó 1972, nos comentaron que había unos tráficos importantes que entraban de Europa por la frontera.

Marchamos los dos a Irún en tren, y aquella tarde, noche, y madrugada él la pasó en la estación, a donde llegaban los pasajeros procedentes de Hendaya a coger continuaciones hacia los diferentes puntos de España. Su misión era hablar con ellos preguntando de dónde venían y a dónde iban. Yo fui al paso fronterizo de Behovia, y estuve también toda la noche viendo autocares, furgonetas, taxis...; llegaban de Alemania, de Suiza, de Bélgica..., averiguando sus orígenes y destinos. En base a todo eso, empezamos a hacer números y ver posibilidades de líneas internacionales. De ahí nació la segunda línea internacional: Oviedo-Ginebra.
Posteriormente se enlazó en Irún de Salamanca a Ginebra, prolongamos de Ginebra a Zúrich, también desde Galicia y desde Extremadura...

Esas líneas nacieron en base a esa información que recogimos en la frontera durante una noche; el tanteo de mercado fue a pie de campo, por supuesto... en este mundo está todo inventado.>>

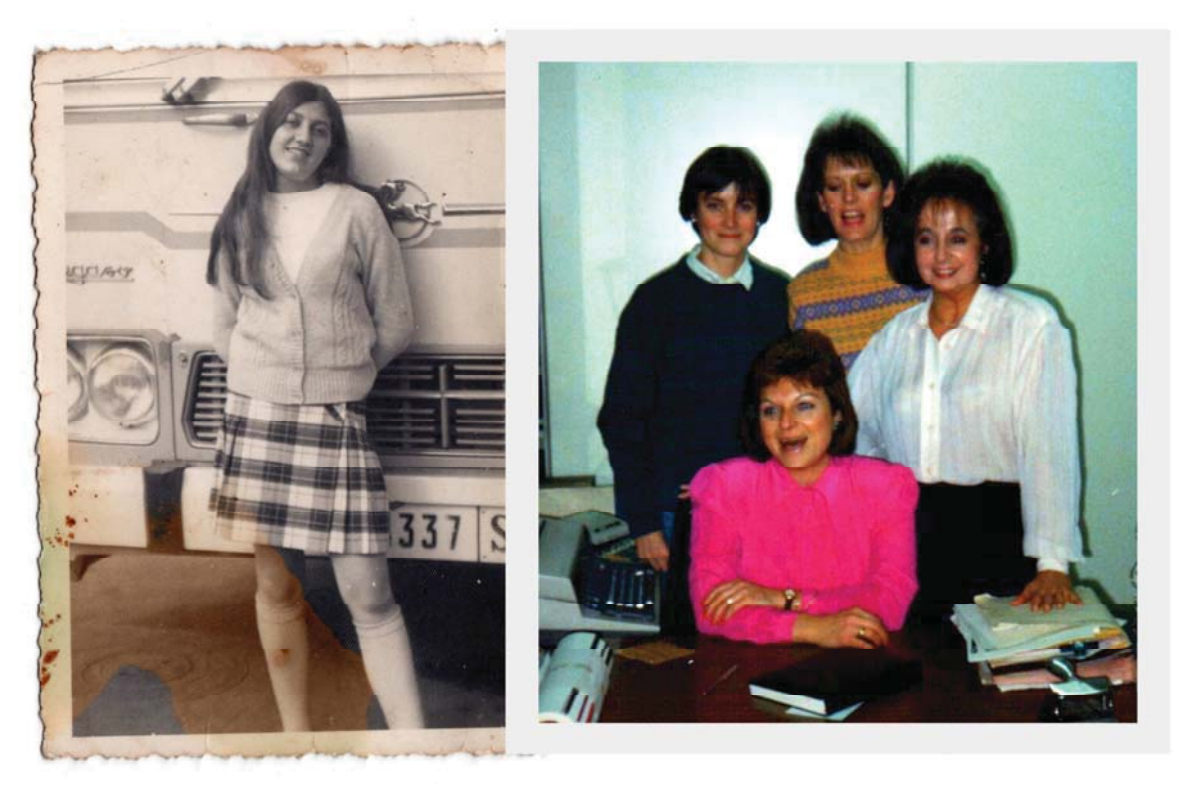
D. José Cadenas Cadenas
Directivo, en A.L.S.A. desde 1966

Fruto de indagaciones como aquella y en medio de una auténtica oleada de la emigración española a países del norte (favorecidos en gran medida por los acuerdos firmados entre los gobiernos de Franco y De Gaulle, que permitieron una entrada masiva de españoles en Francia) ALSA captó a comienzos de los años 70 importantes tráficos de viajeros, hasta entonces impensables.

Viajes Cafranga comenzó a ofertar vuelos chárter enlazando Asturias, Santiago, La Coruña, Madrid, Alicante, Málaga, Valladolid, Oporto o Lisboa con destinos migratorios como Zurich, París, Ginebra, Bruselas o Basel, servicios realizados con aeronaves como el Douglas DC-6, Fokker F-27, Convair CV-640 o CVL.

Con la inauguración de la línea Oviedo-Lugo-Orense-Vigo en 1970 y en pleno proceso de supresión de la figura del cobrador (reconvertido en su inmensa mayoría a conductor o taquillero) nació el primer servicio con azafata de ALSA.

Y es que, aún en minoría, el papel de la mujer empieza a cobrar importancia. Comienzan desde entonces su andadura profesionales como Mariam, Maribel Menéndez, Conchita Fernández, Begoña, Pilar Castrillón o Esther Álvarez.



Esther Álvarez frente a un Pegaso de Ángel Blanco en 1970 e Itziar Rubio, Maribel Menéndez, Pilar Tamargo y Pilar Castrillón en la oficina hacia 1989.

En 1970 se incorporaron quince autocares carrozados por los gallegos Castro Caride. El chasis Pegaso-Siccar 5075, de fabricación nacional, era un producto diseñado y patentado por el carrocero italiano Sicca, cuya licencia adquirió en España carrocerías Inauto de Vitoria, que lo comercializaría desde 1966 con motor Pegaso. Aún con aspectos en común con la mecánica de los Setra Seida, el rendimiento de los Siccar dejaba mucho que desear, en parte por la peculiar disposición tumbada de su motor Pegaso que tantos problemas acarreaba.

Fue por aquel entonces cuando se dotó a la ciudad de Gijón de unas instalaciones dedicadas exclusivamente a mantenimiento de la flota, ubicadas en Tremañes, lo que permitió adecuar la estación al creciente tráfico.

Cuatro años después, el 21 de mayo de 1974, tendría lugar un acontecimiento histórico para la empresa propiciado por el constante flujo migratorio, el nacimiento de la que por aquel entonces fue con sus 1017 km la línea más larga del país, que discurría entre Irún y Tuy (fronteras francesa y portuguesa respectivamente).

Aquella inauguración supuso uno de los mayores pilares del crecimiento de la empresa, un servicio estratégico aún en la actualidad.

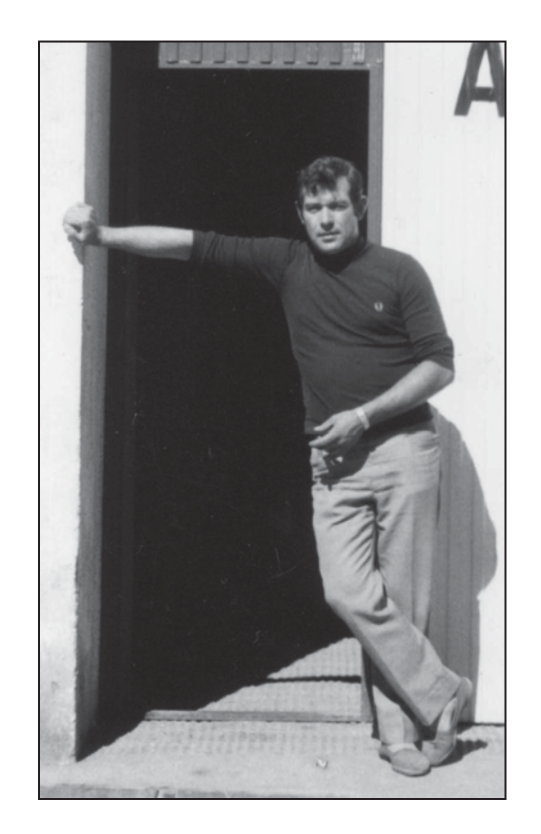
Para la ocasión, se incorporaron aquel año 31 vehículos. Causaron especial admiración los nuevos autocares Irizar Korosti, primeros de cuantos se apodaron popularmente como *Camellos* por su peculiar diseño y con inédita amplitud de bodega hasta la fecha, que fueron mostrados durante días en las ciudades por las que discurrirían al realizar la línea, en una memorable caravana formada por dieciocho de aquellos vehículos.

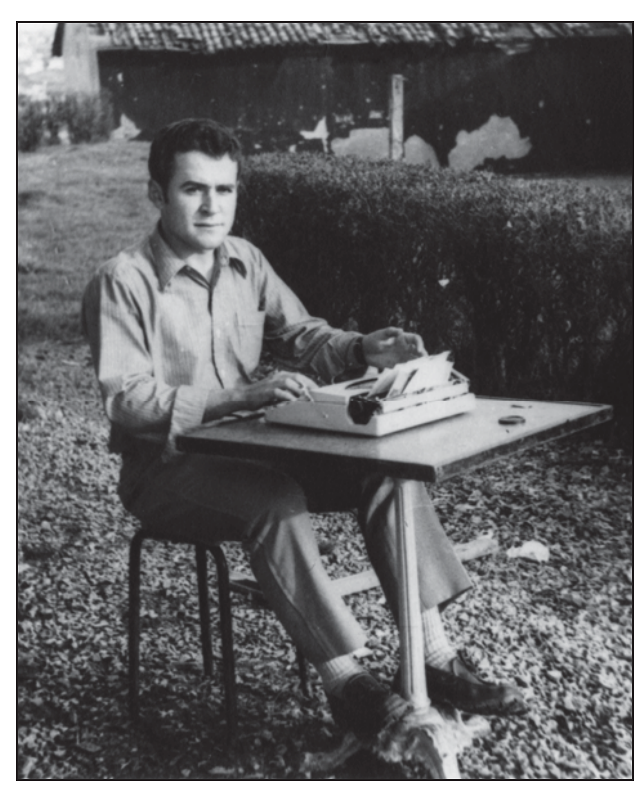
Año	Unidades	Chasis	Carrocería	Números asignados
1970	15	Pegaso Siccar 5075	Castro Caride Arosa SRD	179-193
1971	15	Pegaso 6031 N	Ayats A-234	195-209
1972	15	Pegaso 6031 N	Ayats A-234	210-214, 220-229
	5	Pegaso 6035/5	Jorsa	215-219
1973	6	Pegaso 6031 N	Ayats A-234	230-235
	11	Pegaso 6031 N2	Ayats A-606	236-246
	3	Avia 4006	Ferqui	250-252
1974	3	Pegaso 6031 N2	Ayats A-606	247-249
	23	Pegaso 5031 L3	Irizar Korosti	253-275
	2	Mercedes Benz 406 D	Ferqui	276-277
	2	Renault F/4L	(Auxiliares)	278-279
1975	5	Pegaso 6031 N2	Ayats A-606	280-284
	10	Pegaso 5031 L4	Irizar Korosti	285-294
1976	0	-	-	-
1977	6	Pegaso 5031 L4	Irizar Korosti	295-300
	8	Pegaso 5024-10	Ayats A-858	301-308
	5	Pegaso 6046-2	Irizar Dinam S	309-313
	1	Avia 7000 MA	Ferqui	314
1978	1	Avia 3500	(Camión)	315
	1	Pegaso 5031 L4	Irizar Korosti	316
1979	8	Pegaso 5031 L4	Irizar Korosti	317-324
	5	Pegaso 6031 N2	Ferqui	325-329





Personal de los talleres de Oviedo y Gijón: Vicente Rivas, Eliseo Prieto y Ramón Zuazua en el Tibidabo (Barcelona). A la derecha, pareja de ACLO y Monotral.





José Antonio G. Lanza, moredense desplazado a Salamanca a comienzos de los setenta para la inauguración de la línea de Fuentes de Oñoro a Lyon, y Emilio Urrusuno en sus comienzos como administrativo; ambos en ALSA desde 1967.



Los Siccar de Barro Chavín

Si una compra hubo de dudoso acierto, esa fue la de los Siccar carrozados por Castro Caride en la planta de Barro Chavín en la localidad lucense de Viveiro.

En la imagen, el personal desplazado a la factoría de Chavín. De izquierda a derecha, arriba: José Luis Rodríguez, Amador, Ricardo Magadán, José María González “Pepito”, “Rocha”, “Maneiro”, César Mastache, Severino, Joaquín, Ramón, Víctor, Ismael, “Chaso”, José Luis Bueno, Gratulino y Gamonal.
Abajo: Ismael, René, Manuel, empleado, Serafín, tres representantes, Marcelo, empleado desc. y César.

En las inferiores: instantáneas de la expedición, distintivo frontal del modelo y Juan Palmeiro posando tras una pareja de Siccar.


MESON
80

Los primeros Pegaso de Carrocerías Ayats:

El 29 de mayo de 1971, Ayats hizo entrega de las ocho modernas unidades 6031N.

En la imagen, los encargados de conducirlas hasta tierras asturianas, de izquierda a derecha y de arriba a abajo: Serafín Menéndez, Víctor Díaz “Metílico” (de Ribadeo), Víctor Álvarez “Culmieiros” (de Vegadeo), Eliseo Prieto Fernández (de León; jefe de los talleres de Gijón y Tremañes), Juán Palmeiro Meilán (de Lugo), José Manuel Teixeira Testa (de Ribadeo), René Mourelo, Rogelio Sariego y José Luis Rodríguez “Bigotes” (de Brieves).

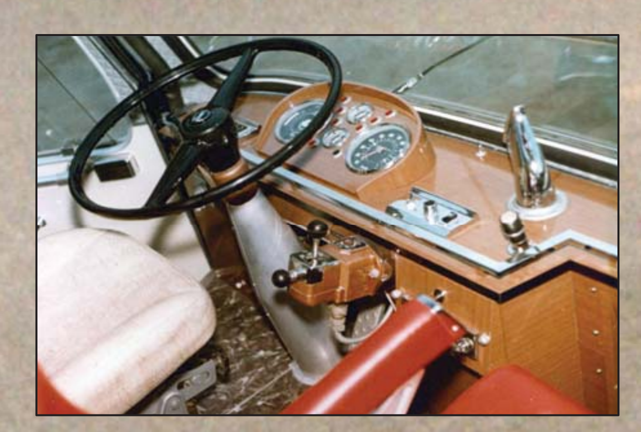
Inicialmente, aquellos primeros Ayats fueron asignados para el desarrollo de las líneas Ribadeo-Oviedo (Severino Alonso el 195, Luis Díaz el 196, Víctor Álvarez el 197 y José Teixeira el 198), Gijón-Ribadeo (Raúl García el 199, Senén Huerta el 200 y René Mourelo el 201) y Oviedo-Vigo (Juan Palmeiro el 202 y J. Luis Martínez el 203).

En imágenes inferiores, detalles de los vehículos.





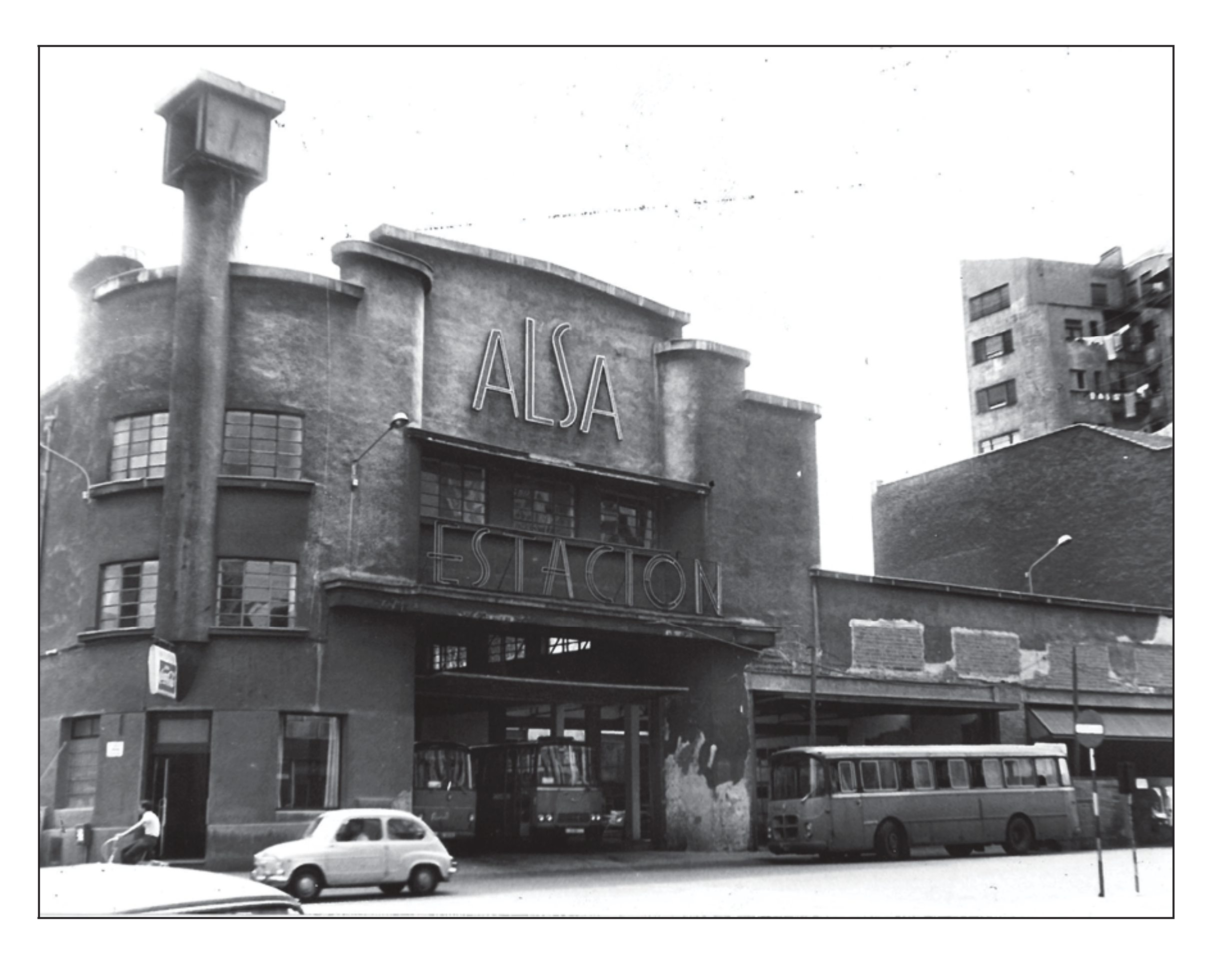












A comienzos de la década de los setenta, los Pegaso eran ya una inmensa mayoría. En la imagen, Monotrales Jorsa en sus versiones de 1964 y 1968, y Siccar Unicar de 1970 en la estación de ALSA de Gijón.



David Rivera (Luarca), Gaspar “ChupaChups” (Sevares), José Antonio “El Roxo” (La Caridad), José Ferrería (Vilavedelle) y Manolo (Avilés) en Soto de Luíña hacia 1970.



Caravana de autocares Ayats en la ovetense Calle Uría a su paso frente al Parque San Francisco, con el ALSA número 195 al frente.



Ayats Pegaso 6031N número 201 de la línea de Ribadeo en la estación de Gijón.



Ayats 204 de la línea Oviedo-Lugo-Orense-Vigo, inaugurada el martes 2 de junio de 1970 por José Luis Rodríguez “Bigotes”, aparcado en la estación de Oviedo.



Obsérvese que estos autocares gozaban de unos interiores muy lujosos para la época.



Ernesto Díaz al volante del ALSA número 224, el Ayats-Pegaso habitualmente empleado en la línea Grandas de Salime-Oviedo.



El conductor gijonés Senén Huerta sale de la factoría de Ayats en Arbucies (Girona) a mediados de 1972 a los mandos de la flamante nueva unidad con número 226.

La ”versión de lujo” de los Ayats Pegaso

Entre 1973 y 1974 se incorporaron a la flota de ALSA los Ayats línea A858 sobre chasis Pegaso 6031 N2, una versión más lujosa que sus predecesoras, con climatización, WC, un esmerado interiorismo y tapicería, aparato musical De Walt con cintas de 24 horas de duración, doble óptica Marchal, etc.
En la imagen, el número 249 de VIACA empleado en la línea Irún-Tuy, inaugurada dos meses después de su matriculación.




O-3984-E SP



Los Primeros “camellos” de Irizar: los Korosti

Dignos de admiración, los nuevos autocares Irizar Korosti de mayo de 1974, primeros de cuantos por su jorobada silueta se apodaron popularmente como *Camellos*, fueron mostrados en los días posteriores a su recepción por las ciudades por las que discurrirían al realizar la recién inaugurada línea Irún-Tuy, en otra memorable caravana formada por dieciocho vehículos.

En la imagen, personal de los nuevos talleres de Tremañes a la llegada de las unidades. De izquierda a derecha, de pie: Manuel Cuevas, Alfredo Fernández Ballesteros, Luis Álvarez Buznego, Montequín, Amaro Díaz Fernández, Armando y José Luis Díaz Calvelo. Sentados: José Antonio Menéndez Antón, Javier y Pascali.

En las inferiores, caravana al paso por las coruñesas playas de Riazor y Orzán, bodegón de personal y autocar, vista frontal, conjunto frente a la Catedral de Santiago de Compostela, y vista al cierre del grupo.

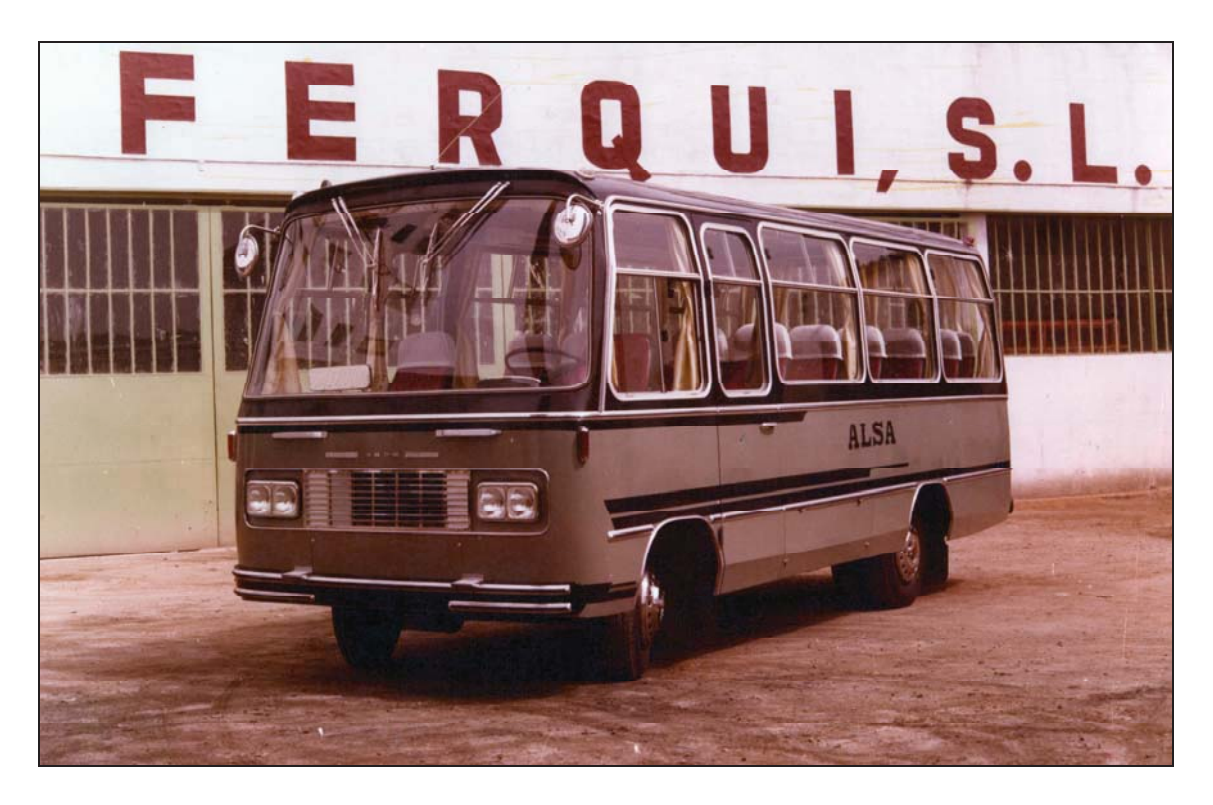

ALSA
ALSA
ICHELIN
0450-R-0
Nº ALSA
GIJON - OVIEDO
80



De izquierda a derecha: los conductores Rocha y Eduardo, el taquillero Juan y los conductores Acevedo “El Cubano” y Jorge, en una estampa de 1974.



De izquierda a derecha y sentados: Crisanto, Armando, Lito -mecánico de Oviedo- y René Mourelo. De pie, D. Antonio, dueño del Bar Machichaco, parada habitual de los autocares de ALSA al paso por la Santander y padre de D. Antonio García Borbolla.



Uno de los microbuses Avia 4006 carrozados por Ferqui (números 250, 251 y 252), a su salida de la factoría de Noreña en julio de 1973.



De izquierda a derecha: José Manuel, René Mourelo, Benjamín, Víctor, Montes y Luis a mediados de los 70 frente a seis de los más modernos Ayats e Irizar.

Conde (en el centro) y pasajeros, en plena nevada en la línea Salamanca-Zurich.



Pareja de microbuses Mercedes Benz 406D para VIACA con números de flota 276 y 277 a su salida de las instalaciones de Ferqui en Noreña en junio de 1974.





Bienvenido García, conductor de la base de Salamanca, frente a un paisaje portugués y lavando la luna del 297 en Francia en torno a 1977.



Los conductores Jardón, Quintana y Mastache, frente a los autocares 374, 363 y 300.



Estética imponente del autocar Ayats-Pegaso número 281, estrenado en 1975.



En verano de 1977 se estrenaron los cinco Irizar Dínam 309 a 313 con motor Pegaso de 170 cv, modelo más corto que el "Korosti" (47 plazas) y sin techo escalonado. En la imagen, vista lateral del número 310 en el aeródromo de La Morgal.



El número 314 fue otra de las rarezas de la flota, pues correspondió a un ejemplar único de microbus de 37 plazas carrozado por Ferqui en 1977 sobre Avia 7000 MA.



Presentación de los ALSA 325 a 329, Ferquis sobre chasis Pegaso 6031 N2, estrenados en Villablino en 1979 por los conductores Roberto López, Pepe Llanos, Jaime Mesa, Aurelio García y Alberto Ibias.

Impactante vista frontal del número 328, del que destaca su calandra cromada.



El "316", el camello del Sporting

Si en los 70 hubo un autocar que despertara pasiones allá donde fuera, sin duda ese fue el "*316*".

Carrozado por Irizar sobre chasis Pegaso 5031L4 de 230 caballos (30 más que el resto de *Korostis,* gracias al turbo Rajay instalado) el 316 presumía de ser el primer autocar de España con televisión y vídeo, honor que se cree pudo ostentar también a nivel europeo.

Para el correcto funcionamiento de su aire acondicionado Hispacold, contaba con un motor independiente Perkins. Destacaba muy especialmente la calidad de sus tapizados, de tela importada de Zurich para la ocasión y cuyo paso fronterizo supuso un auténtico suplicio.

Jugadores del Sporting de Gijón en torno a 1978/79: Arriba: Ferrero, Doria, Morán, Uría, Mesa, Claudio, González, Javi, Maceda, David, Oscar Ferrero, Abel, Rivero. Abajo: Redondo, Toni, Colás, Castro y Andrés.


ALSA
Sporting de Gijón

1980 El boom: ALSA Grupo



<<A menudo se dice que “¡qué tiempo escogió!”; pero como él había muchos para escogerlo, había oportunidades como las hay hoy en día, pero hay que verlas...

La publicidad que llegaba a Don José en sus viajes al extranjero, ya fuese en avión o en tren, él la guardaba. De ahí surgían ideas como la de aquellas bolsas que trajimos de China, con las que luego la gente iba a la tienda. Se entraba en los hogares con aquella cantidad de cosas, muchas para los niños… Sé que puede parecer una tontería, pero aquello fue muy importante para penetrar en las masas… De repente, la gente iba al stand chino de la feria de muestras buscando nuestras bolsas y pamelas, “estimábanlo la de Dios”, ¡una bolsa!.

Cadenas: -Luego se veían por todas partes. Yo recuerdo que Don José y yo encontramos unas mujeres con unas bolsas de ALSA en la Plaza Roja de Moscú cuando llegamos a firmar el contrato con los rusos. Y las camisetas…

O cuando fuimos a China y nos encontramos en Pekín a uno de La Felguera con una bolsa y una gorra de ALSA... ¿Acaso no es emocionante eso?

Parrondo: O el derroche de paraguas y chuvasqueros de propaganda cuando había un acto y se avecinaba lluvia…

La publicidad… sin duda él fue el primero; detrás fueron los bancos y luego el resto… Siempre decía que los americanos reinvertían en publicidad el 50% del beneficio. Pero, ¿Qué empresas desarrollaban aquí esas campañas en aquellos años?>>

José Calzón, José Cadenas y Manuel Parrondo
Directivos, en A.L.S.A. desde 1964, 1966 y 1981

Si por algo se caracterizó la década de los ochenta desde el punto de vista mercantil, fue por la aparición de un aluvión de empresas que conformaron lo que desde diciembre de 1988 se conocería como ALSA Grupo.

En 1980 Automóviles Luarca S.A. contaba ya con 454 trabajadores. Las oportunidades que el marco legal presentaba, y el afán de dotar de cierto carácter autonómico, favorecieron la creación de un gran número de sociedades con sede en distintas ciudades del país a las que daban servicio, a lo que se sumaría la adquisición de otras tantas empresas que por su patrimonio concesional o su ubicación resultaron estratégicas para el Grupo.

Sería Interurbana de Autocares S.A., esto es: INTERCAR, la primera empresa independiente que, vinculada a ALSA, echase a andar en 1981. Concebida para el desarrollo de líneas nacionales con origen y destino en la comunidad gallega, unió inicialmente la villa lucense de Ribadeo con Madrid y pasó a ser titular de las rutas Oviedo-Vigo e Irún-Tuy.



En plena expansión, surgieron infinidad de acrónimos y razones sociales, célebres unos y de vida efímera otros.

SITA -Sociedad Interurbana de Transportes en Automóviles, S.A.-, COUSA -Compostelana, S.A:-, TAC -Transportes Terrestres Combinados, S.A.-, GTI -General Técnica Industrial, S.A.-, EASA -Compañía de los transportes económicos de Asturias, S.A.-, FFCC -Compañía de los ferrocarriles económicos de Asturias, S.A.-, CALEBUS -Autobuses Castilla-León-, VIPSA -Autos Pelayo, S.A.-, IRUBUS -Interurbana del Norte en Autobús, S.A.-, CALECAR -Autocares Castilla-León-, ALBATBUS, ORENCAR, EBROBUS, BILBUS, SALBUS, ZATRANS, PRABUS… empresas de transporte que formaban el Grupo y que se complementaron con la red de agencias de viajes de la entidad colaboradora VIAJES CAFRANGA -VIACA-, tercera agencia de viajes fundada en nuestro país allá por 1918 y en donde se ofertaban por igual billetes -de autocar, tren, barco y avión-, excursiones, circuitos turísticos y demás viajes a nivel mundial.



Instalaciones de TVA en el Polígono del Espíritu Santo días antes de su inauguración.

Otra de las decisiones clave fue la creación de una División de Mantenimiento específica mediante la fundación de la empresa TVA (Técnicas en Vehículos Automóviles, S.A.) en la primavera de 1983.

Desde su creación, TVA sería la encargada de llevar a cabo las operaciones de mantenimiento a los vehículos, labores que hasta ese momento eran uno más de los quehaceres propios de cada empresa, simplificando la facturación y estandarizando criterios de índole mecánica (periodicidad, aceites a emplear, control de costes por kilómetro, consumo de gasoil, etc.).

Dado el éxito de la fórmula, se crearon posteriormente IVASA (Inmuebles, Vehículos y Accesorios, S.A.) y LEVANCAR (General de Transportes en Autocar, S.A.), empresas con idéntico objeto para Madrid y Alicante respectivamente (Levancar se asentaría en Santander a posteriori).

A nivel regional, en 1981 se acordó en asociación con ALCOTÁN la constitución de la empresa Asturiana de Autocares, S.A. -ASTURBUS-, que desarrollaría líneas en la cuenca minera del Nalón (Pola de Laviana-Gijón-Cudillero).

De este mismo ámbito, sería la “Compañía de los transportes económicos de Asturias, S.A.” -EASA-, fundada el 11 de agosto de 1983 en Oviedo, la más

numerosa por volumen de personal y material motor, pues heredaría todo el patrimonio humano, inmobiliario, concesional (Arriondas-Llanes por La Borbolla y Posada, con hijuelas) y automovilístico (29 vehículos) con que hasta la fecha contaba la entrañable empresa Autocares Mento del prestigioso cangués Don Sacramento de la Llana Llana.

Fundada en 1944, Autocares Mento tuvo su origen en el transporte al mercado de Infiesto que con un pequeño ómnibus había estado realizando Don Sacramento desde antes del comienzo de la Guerra Civil.

La diversificación de las decoraciones y la inexistencia de una denominación conjunta fueron las principales características de la flota de la década. He aquí la cuantificación del material móvil por empresas a 31 de diciembre de 1985:

• Automóviles Luarca, S.A: (ALSA)	194 vehículos
• Cía. Transp. Económicos de Asturias (EASA)	37 vehículos
• Interurbana de Autocares, S.A. (INTERCAR)	19 vehículos
• Transportes Terrestres Combinados, S.A. (TAC)	11 vehículos
• Autos Pelayo, S.A. (VIPSA)	8 vehículos
• Sdad. Interurbana de Transp. en Automóviles (SITA)	4 vehículos
• Compostelana, S.A. (COUSA)	2 vehículos
• Cía. Ferrocarriles Económicos de Asturias (FFCC)	2 vehículos
• Autobuses Castilla-León (CALEBUS)	1 vehículo
• General Técnica Industrial (GTI)	1 vehículo

Paralelamente, ALSA lideraba una nueva aventura en tierras chinas, donde se estableció como primer transportista extranjero mediante asociación con una empresa local de taxis allá por 1984.

La valentía para afrontar las dificultades que entonces entrañó asentarse en un mercado en plena apertura al exterior, y la serenidad precisa para valorar las oportunidades de negocio que pudiera ofrecer a largo plazo una China entonces poco desarrollada, se traducen hoy en una quincena de empresas de ámbitos diversos, capitaneadas por Andrés Cosmen, que gestionan más de 8000 empleados y 5000 vehículos.

En largo recorrido nacional, en cuyos autocares se comenzaron a instalar reproductores de video desde la primavera de 1982, también se sucedieron las inauguraciones.

Establecidos los servicios nocturnos entre Asturias y Madrid, el 3 de julio de 1982 se inauguró un servicio regular Asturias-Alicante con conexiones a Murcia y Cartagena, y el 17 de marzo de 1986 (fruto del pool de explotación firmado con RENFE el 1 de Octubre de 1984) se inauguró la prolongación Asturias-Alicante-Benidorm, consolidando la conexión directa con la zona levantina, en la que ALSA acumulaba intereses.

Desde el 21 de mayo de 1986 ALSA era, a través de cuatro de las filiales del grupo, titular del 81% de las acciones de “Serna, Sucesores de Galván y Compañía, S.A. La Albaterense”.

Con domicilio social en la localidad alicantina de Albatera, “La Albaterense S.A.” (denominada así desde el 27 de Septiembre de 1973) provenía de la experiencia que la familia Serna había adquirido en el transporte de pasajeros desde los años cuarenta, y era concesionaria del servicio regular entre Alicante y Murcia (concebido el 29 de junio de 1979 y resultante de la unificación de las antiguas líneas Murcia-Orihuela, Alicante-Murcia y Murcia-Novelda).

A esta se unieron la participación en la también alicantina “La Noveldense S.A.”, que había sido constituida el 12 de octubre de 1930 por siete vecinos de Novelda (D. José Cantó Belda, D. Luis Villar García, D. Jaime Cantó Navarro, D. Antonio Abad Sánchez, D. Antonio Castaño Martínez, D. Olegario Verdú Llorens y D. Antonio Verdú Llorens) y en “Autocares Murcia-Valencia, S.A”. -MUVASA-, de la familia Fernández Picón, que explotaba la línea entre las ciudades que le daban nombre y entre Elda, Elche y Playa Lisa.

También se reafirmó el interés por el transporte en Asturias, en donde en verano de 1987 se adquirió el 60% restante de Autos Llanera.

El 24 de febrero de 1988 se fundó en Zaragoza EBROBUS, S.A. La sociedad, constituida por Doña Natividad Gerner, su marido Don Manuel Buitrón y la hija

de ambos, fue heredera de la flota y concesiones de Autobuses del Ebro, que con un parque móvil de veinte autocares realizaba las líneas regulares entre Zaragoza y su aeropuerto, de Zaragoza a Utebo y Monzalbarba, así como servicios discrecionales y escolares.

A nivel internacional, la participación en EUROLINES, la asociación con otras empresas nacionales (como Juliá y Trapsa, con quienes a comienzos de la década se acordó la explotación de las líneas a Portugal) y la creación de nuevas sociedades como Autotourisme Léman S.A. (17 de abril de 1980, cuyo nombre hace honor al *Lago de Ginebra*), Autotransport Leader S.A. o Autotourisme Limmat S.A. vinieron a consolidar la posición de ALSA, que contaba ya con dilatada experiencia y un nutrido grupo de socios.

Ubicadas en Suiza, Autotourisme Léman (que abrió una primera agencia de viajes en Zurich, a la que siguieron pronto Ginebra, Lausana y Basel) y muy a la postre ALSA+EGGMANN (resultante del acuerdo con la suiza Eggmann Frey en 2003) trazaron las líneas que unirían las ciudades helvéticas de Ginebra y Zurich con Italia, Bulgaria, República Checa, Polonia, Rumanía, Bosnia, Croacia, Eslovaquia, Yugoslavia, Dinamarca, Hungría, Lituania y Macedonia. De este modo muchas localidades españolas quedaron conectadas, a través de Suiza, con numerosas capitales de Europa.

Cabe destacar que, cuando a comienzos de 1988 se integran todos los servicios de transporte en el extranjero en ALSA INTERNACIONAL S.A., constituida el 5 de febrero de 1987, ALSA unía Galicia, Asturias y Salamanca con Francia (Bayona, Besançon, Bordeaux, Toulouse, Nimes, Lyon y París) y con Bélgica y Suiza (Zurich, Ginebra y Basel), Asturias y Galicia con Portugal (Valença, Povoa, Porto, Coimbra, Leiria y Lisboa) y con el Reino Unido (Dover y Londres), y Madrid con Holanda (Breda, Rotterdam y Utrecht) e Italia (Verona, Florencia, Milán y Turín).

Y es que durante los años 80 la demanda internacional fue significativa, así lo demuestran picos memorables como los 24 autocares que partieron el 15 de agosto de 1987 en Oviedo con destino a París y Bruselas, o los 62 fletados de Suiza hacia Oviedo, Salamanca y Galicia el 18 de diciembre de 1988.



Confluencia de líneas de Léman, TAC, ALSA y COUSA en Zurich.

El 18 de julio de 1988 se inauguró ALSA CLASE SUPRA (“Por encima de”, inspirado en el modelo de Toyota, de la que la familia era concesionaria), un servicio de transporte de *primera clase,* que unió Gijón, Oviedo y Madrid con carácter diario, excepto sábados, con salida de ambos extremos a las 18:00.

Para el servicio se estrenaron modernas unidades Mercedes O303 de sólo 38 plazas con aseo, aire acondicionado, guardarropa, nevera, asientos reclinables, posavasos, etc. a los que llegó a incorporarse un teléfono de uso público.

A una atención al cliente personalizada, con servicio de catering y bar (café e infusiones, canapés, pastas, refrescos, etc.) de canguro para niños, de identificación de equipaje, prensa, se unieron comodidades más tecnológicas, como la novedosa reserva telefónica de billetes o la reproducción a las 21:15 de un vídeo del telediario grabado sólo 45 minutos antes. Además, la ausencia de paradas intermedias y el uso de las autopistas entonces existentes (Huerna y Adanero) acortaba el tiempo de viaje a sólo cinco horas. Estas características dieron rápida popularidad al servicio, que en julio de 1989 sumó una segunda expedición que partía a las 14:00.

Uno de los más curiosos proyectos en los que ALSA participa es Helitrans -Helicópteros de Transporte-, sociedad dedicada al servicio de transporte en helicóptero, propietaria así mismo de la agencia de viajes Royal Travel.

En lo relativo al cada vez mayor parque móvil de la empresa, la *Era Pegaso* tocó su fin. Si bien el comienzo de los años ochenta aún deparó a la flota un nutrido grupo de unidades de la marca de ENASA, lo cierto es que desde la compra del primer chasis Mercedes Benz en 1980 (Léman CAR A, en la imagen de la página siguiente), la empresa apostó firmemente por la marca alemana. A lo largo de los 80 se compraron 243 nuevas unidades, a las que se sumaría el material con que contaban diversas empresas adquiridas en estos años:

Año	Unidades	Chasis	Carrocería	Números asignados
1980	2	Avia 7000	Ferqui	330, 331
	1	Pegaso 5035	Ayats A-858	332
	4	Pegaso 5024 DLN 5	Ayats A-858	333-336
	11	Pegaso 5035 N	Irizar Korosti	337-344, 346-348
	7	Pegaso 6031 N2	Ferqui Condal	345, 349-354
	5	Pegaso 5031 L4	Irizar Korosti	355-359
	1	Mercedes Benz O303	Irizar Urko	Léman CAR A / 441
1981	11	Pegaso 5035 N	Maiso Kondor Stuka	360-370
	4	Mercedes Benz O303	Maiso Kondor Stuka	371-374
	1	Pegaso 5035 N	Ferqui Camello	376
	1	Pegaso 5031 L5	Ferqui Condal B	377
1982	4	Pegaso 5035 N	Ferqui Camello	378-381
	2	Mercedes Benz O303	Maiso Kondor Stuka	382-383
1983	30	Mercedes Benz O303	Maiso Kondor Stuka	385-410, 647-650
1984	3	Volvo B10M	Irizar Everest	417-419
	8	Pegaso 5031 L6	Ferqui Condal B	420-427
1985	1	Pegaso 5036 S 12	Ferqui Condal A	428
	5	Mercedes Benz O303	Maiso Kondor Stuka	412-416
	1	Mercedes Benz L608D	Ferqui	429
	12	Mercedes Benz O303	Irizar Urko	430-440, 662
1986	11	Mercedes Benz O303	Irizar Urko	442-450, 552, 653
	13	Mercedes Benz O303	Irizar Everest	451-461, 467-468
	8	Mercedes Benz O303	Van Hool Alcotán	462-466, 469, 654, 655
	2	Mercedes Benz O303	Ferqui Condal	663-664
1987	30	Mercedes Benz O303	Irizar Everest	471-477, 483-498, 501-504, 661, 665-666
	16	Mercedes Benz O303	Hispano Alcotán	478-482, 500, 505-510, 657-660
1988	3	Mercedes Benz O301	Van H. Avutarda Mini	499, 530, 652
	13	Mercedes Benz O303	Hispano Alcotán	511-516, 521-523, 618-621
	11	Mercedes Benz O303	Irizar Everest	517-520, 524-529, 651
1989	22	Mercedes Benz O303	Hispano Alcotán	555-576
	1	Mercedes Benz O303	Alfredo Caetano Royal	577


ALSA
OVIEDO-GINEBRA
O303
AIR CONDITIONNE
OVIEDO-GINEBRA
ALSA



Irizar Korosti Pegaso 5035N número 344, primer autocar con decoración de Intercar.

Segundos “camellos”, los Maiso Kondor Stuka

Durante los días 4 y 5 de abril de 1981, el último gran pedido de Pegasos (que fue a su vez el primero carrozado por la riojana Carrocerías Maiso) discurrió en caravana por las ciudades de Logroño, Burgos, Valladolid, Ponferrada, Villablino, Cangas del Narcea, Oviedo, Avilés y Gijón.

Con números 360 a 370, aquellas serían las primeras once unidades de las cuarenta y ocho que finalmente compraría ALSA al carrocero.

En la imagen, los empleados que condujeron la expedición. De izquierda a derecha, arriba: Secundino, Heriberto Riesgo, Ricardo “Xanta”, Vicente Rivas, “Paco” Díaz, Daniel Rodríguez, Eliseo Prieto, Marcelo Buría, Esteban Lombardero, Fernando González Zapatero y Adolfo León. Abajo: César, Víctor Álvarez, Luis Garay “Cuartín”, Higinio Sanmartín Suárez, José Antonio Tascón, José Ramón Acevedo “El Cubano”, Ramón Zuazua y Ramón González.

En imágenes inferiores, escenas de la caravana.




AUTOCAR
CARROZADO
POR
MAISO, S.A.
OVIEDO - VIGO
ASTURIAS-MADRID
ALSA
SNTIAGO - BILBAO
GALICIA ASTURIAS
LEON MADRID



Pareja de autocares Maiso sobre chasis Mercedes (372) y Pegaso (364) de Intercar.



"Ton" y "Manzanal" con el Maiso Cóndor Stuka 368 en la Plaza de la Universidad de Barcelona, junto a la agencia de viajes de Juliá, con quien ALSA compartía la concesión de la línea Lisboa-Barcelona junto a Trapsa (12 de julio de 1984).



Estampa del taller de TVA en Oviedo con dos Maiso con las decoraciones de VIPSA (403) y ALSA moderna (407), seguidos del Irizar "Urko" con esquema de Leman (441), el Irizar con imagen ALSA antigua (258), un Maiso con el diseño de Intercar, etc.



Antonio, Evelio, Luis y Virgilio frente al Maiso 378 (aún sobre chasis Pegaso y que sustituyó al 316 en el servicio del Sporting de Gijón), en las instalaciones de TVA.



Vista lateral de uno de los primeros Mercedes Benz O303 de ALSA, el número 372, con la decoración que inicialmente tuvo la flota de Intercar.



Autocares expuestos durante la inauguración en 1983 de la línea Degaña-Ponferrada-Lugo, con variedad de modelos y esquemas de diversas empresas del Grupo.



Ramón, Jorge Montes, Manzanal y Pepe Gómez “Todi” frente al 378.



D. Fermín Alonso junto al ALSA 386 en la terraza de la antigua Estación Sur de Autobuses de Madrid, hacia 1984.



Cuadro costumbrista donde los haya, Palacios cocinando en la bodega del Maiso número 387 durante un viaje.



Rafael y Nicanor frente al 395 de excursión en Courchevel (Alpes franceses) en 1985.



ALSA 400, que en 1983 relevó al 378 en el transporte del Sporting de Gijón.



Plantilla del Real Sporting de Gijón de 1985 junto al 400. De izquierda a derecha y de arriba abajo: Novoa, Zurdi, Emilio, Esteban, Jaime, Ablanedo J., Cundi, Joaquín, Mesa, Jiménez, Pedro, Marcelino, Villa, Ablanedo, Tati, Juanma, Eloy y Quintana (ALSA).



EASA Mento

El acuerdo para la integración de los activos de Autocares Mento en EASA, abrió un nuevo abanico de conexiones con el Oriente Asturiano.

En la imagen, D. José Cosmen obsequia a D. Sacramento de la Llana durante el acto inaugural del servicio Oviedo-Colombres de EASA en 1984.

De fondo: acto inaugural desarrollado por la recién constituida EASA, que echó a rodar con plantilla y flota procedentes de la antigua empresa Autocares Mento. Frente a los autocares, de izquierda a derecha: Agustín (Colombres), Balbino (Cangas de Onís), Gerardo Balmori, (Llanes), Soberado (Panes), Coviella (Cangas de Onís), Francisco Balmori (Cangas de Onís).

En fotografías inferiores, de izquierda a derecha: D. Sacramento, mapa de servicios de la recién nacida EASA-Mento, autocares procedentes de Mento redecorados (Ayats-Pegaso de 1969 -ALSA 725- y Ayats-Pegaso de 1975 -ALSA 736-) y vista aérea de parte de la flota con su esquema original durante los actos.


COLOMBRES
MENTO



Flota de Autos Llanera en la localidad que le dio nombre, a mediados de los 80.



Directiva de INTERCAR frente al Hotel Temple de Ponferrada, al inicio del Servicio Lugo-Degaña-Ponferrada en 1986. De izquierda a derecha: Antonio Sánchez, Manuel Parrondo, Juan de la Fuente, Nacho Bethencourt y Javier Carbajo.



Virgilio García a los mandos del Hispano Carrocera sobre Mercedes Benz O303 con número 500, en agosto de 1987 en La Robla (León).



Tras conducir en numerosas líneas internacionales, Laurentino pasó a los servicios Supra de Madrid y Sevilla, haciéndose cargo durante sus últimos seis años de trabajo de la supervisión de los citados servicios de Clase hasta su retirada a finales de 2012.



Mario Llamazares y Víctor Pendás en Cangas de Onís.



Ramón Díaz Pacheco prestando servicio en Bruselas con el Volvo número 419, el único de los tres adquiridos a SAIA rotulado con el esquema VIPSA para Llanera.



Directiva de Intercar, de izquierda a derecha y de arriba abajo: Nacho Bethencourt, Javier González, Juan de la Fuente, Antonio Sánchez, Roberto, José Calzón, Carlos González, Manuel Parrondo, José Cosmen y Miguel Álvarez.



Luis a los mandos del nuevo Ferqui Condal B - Pegaso 5031 L6 en otoño de 1984.



En primer plano el 428 (el único Ferqui Condal A que tuvo ALSA), al fondo el 363, uno de los primeros Maiso Cóndor Stuka, aún con mecánica Pegaso.



Microbús 429, único en la flota, Ferqui carrozado sobre Mercedes L-608-D en 1985.

Julio, Maruja -esposa de René Mourelo- y Gijirey frente al 435 de COUSA, realizando un alto en Tier (Francia) en el transcurso de la línea Oviedo-Zurich.



Pasajeros en torno al Irizar “Urko” 440 de ALSA, estacionado junto a uno de los MCW (Metro-Cammell Weymann) Metroliner de 2 pisos y 3 ejes de la recién rebautizada National Express en la estación londinense de Victoria.



Los terceros “camellos”, los Irizar Urko

A finales de 1980 se recibió el primer Mercedes Benz O303 de ALSA (Leman A y posteriormente ALSA 441, en imagenes inferior central e interior), una unidad destinada a servicios internacionales y carrozada por Irizar, con su segundo diseño acamellado, el Urko.

Aunque, como hemos visto anteriormente, la empresa se decantó por el O303 desde aquel preciso instante, el grueso de autocares Urko (las otras 24 unidades) se incorporarían entre 1985 y 1986, por lo que es considerado un modelo históricamente posterior a los camellos de la riojana Carrocerías Maiso.

En la imagen, los conductores que trasladaron los nuevos Irizar Urko O303 de 1985; de izquierda a derecha, arriba: Esteban Lombardero (Vegadeo), Luis Garay ”Cuartín” (Vegadeo), Manuel Ricardo, “Paco” Díaz (Ribadeo), Rufino Naves, Víctor Álvarez “Culmieiros” (Vegadeo), Juan Tresguerres.
Abajo: Jardón, Juán Ignacio Castaño Carús “Romay”, Francisco Balmori, (desc.), José Manuel Allonca Mera y Manzanal.


SERVICIO
ALSA
intercar



Los Irizar Everest sobre Mercedes O303

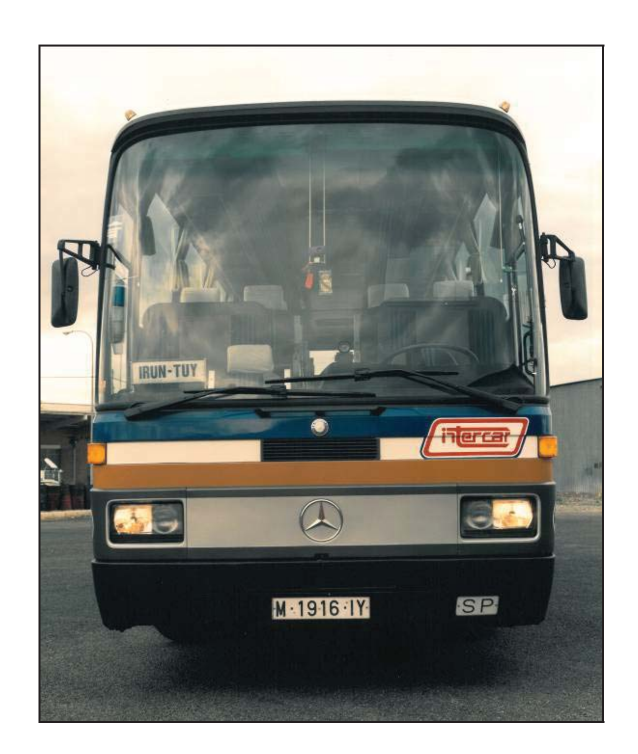
Con idéntico aspecto al de los tres Volvo B10M procedentes de SAIA, se carrozaron casi medio centenar de chasis Mercedes Benz O303 que fueron decorados para un variopinto conjunto de marcas del grupo.

En la imagen de la derecha, la expedición de conductores que participaron en la caravana de autocares Irizar Everest los días 6 y 7 de junio de 1987; de izquierda a derecha y de pie: Miguel García, Laurentino García, Miguel, “Guntín”, Manuel Ángel Vega, Benjamín, J.M. Corias, Ángel Castrillón, Amador Fernández, Juán Carlos, José Luis Bueno, Galán, Manuel Losada, Arturo y César Mastache. Agachados: José Fernández “Rosín”, Heriberto Riesgo, Fermín Alonso, Iglesias, Julio Carretero, (desconocido), Manuel Saavedra y Carlos Alba.

En las imágenes inferiores, cinco de los Everest O303 pertenecientes a distintas empresas: de izquierda a derecha, el número 482 de TAC, el 495 de GTI, el 490 de SITA, el 497 de IRUBUS y el 503 de BILBUS.




O 8737 AK





Vistas del Irizar Everest sobre chasis O303 con decoración VIPSA y número 527.





Perspectivas lateral y frontolateral de su gemelo, el ALSA número 528.

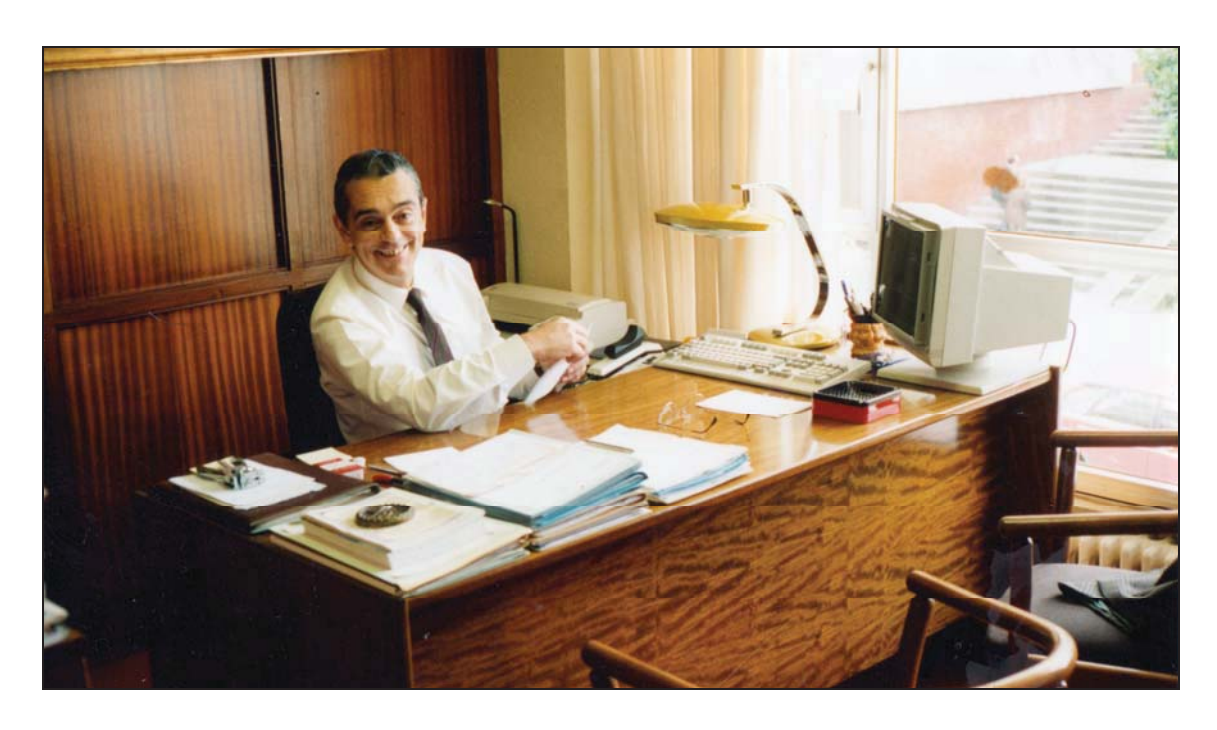


Unidades Van Hool Alcotán sobre MB O303 con números 469, 655, 654 y 764 de 1986.





A la izquierda, Cadenas y Cepeda, a la derecha Fernando Zuazua, Antonio Llansó y José Luis Rodríguez en los Talleres de IVASA en Madrid.



Alfredo Asenjo en la oficina de la Calle Santa Teresa de Oviedo en 1988.

El nacimiento de la Clase Supra

Cuando la normativa limitaba la longitud de un autocar a un máximo de 12 metros, estos solían tener 48 ó 50 plazas. La Clase Supra, con sólo 38 asientos y atención a bordo, fue el primer servicio regular enfocado a la excelencia en el servicio.

En las imágenes, los Hermanos Cosmen posan junto al primer ALSA Clase Supra -el número 516, estrenado el 18 de julio de 1988 por los conductores Juan Carlos García y Manuel Ángel González “Barna”- durante el viaje preinaugural celebrado días antes, vistas interiores y presentación ante los medios.




Clase Supra
Asturias Madrid
Aire Acondicionado
570



Fruto de la compra de diversas empresas, tanto locales como nacionales, recalaron en ALSA todo tipo de reliquias que acostumbraban a venderse lo antes posible.
En la imagen, el Ayats Diana 889 de Prabus, procedente de Ángel Blanco.



Incorporados a la flota en 1988, los números 652 y 499 eran Hispanos “Avutarda Mini” de un tamaño reducido, sucesores de los microbuses Ferqui sobre Avia de comienzos de los años 80 y antecesores de los Narcea de los 90 y Salero de los 2000.



Antiguas unidades Pegaso carrozadas por Van Hool, Unicar y Ferqui que Transportes Unidos de Asturias -TUA- empleaba en Oviedo hasta bien entrados los 90.



Presentación en la Plaza de la Catedral ovetense de los primeros autobuses urbanos Mercedes Benz articulados incorporados a TUA.


SERVICIOS DE LA ESTACION
SALA DE ESPERA
VENTA DE BILLETES
INFORMACION
CONSIGNA
CAFETERIA
PRENSA
McDonald's
URIA, 26 OVIEDO
CORRIDA, 46 GIJON


4
Oficinas
Venta de Billetes
Oficinas


INFORMACION


EQUIPAJES Y FACTURACION
EQUIPAJES
FACTURACION








ALSA


Clase Supra


LARGO
RECORRIDO
TAQUILLAS
LARGO RECORRIDO




ALSA




BUS + HOTEL
RESERVA BILLETES AVION TREN BARCO
RESERVAS DE VACACIONES
HOTELES APARTAMENTOS Y TURISMO
CONGRESOS Y REUNIONES
ALSA GRUPO
DEPARTAMENTO COMERCIAL
ALQUILER DE AUTOCARES • HOTEL • COMIDAS • VISITAS TURISTICAS, ETC.
ALSA GRUPO
DEPARTAMENTO COMERCIAL


TRÁFICO


ALSA
ESTACION


ALSA


BILLETES LARGO RECORRIDO
NACIONALES INTERNACIONALES Y ABONOS
FACTURACION SALIDA
FACTURACION LLEGADA






ANDEN 2




ALSA
ESTACION


ANDEN 3
ANDEN 4
ANDEN 5


ALSA




BRUSELASPARISVALENCIA

1990 De DAINCO a ENATCAR

El 3 de mayo de 1990, tras años poniendo de manifiesto la necesidad de un servicio que discurriese por el itinerario conocido como “Ruta de la Plata” (atendido por RENFE hasta el desmantelamiento parcial de la vía en 1984), tuvo lugar en el Hotel Regio de Salamanca el acto inaugural de las líneas Gijón-Sevilla y Ferrol-Algeciras.

Para el desarrollo de esta última se había concebido un año antes la nueva sociedad DAINCO, cuyo nombre era el producto de la unión de los de las tres empresas inicialmente agrupadas (la onubense DAMAS, INTERCAR -a través de la cual participa ALSA, y la gaditana Transportes Generales COMES -hoy ajena a la empresa-).

Dos días después, el 5 de mayo, se inauguró la segunda línea de la Clase Supra, la que unió Asturias y Sevilla por la citada Ruta de la Plata, con salidas de Gijón y Sevilla a las 08:30 y llegada a ambas ciudades a las 22:00, prestando servicio a las ciudades de Oviedo, León, Benavente, Zamora, Salamanca, Plasencia, Cáceres, Badajoz y Zafra.

Tras el éxito de este nuevo servicio, también INTERCAR lanzó el 19 de junio de 1990 su primer Clase Supra para unir las ciudades de Coruña, Lugo y Ponferrada con Madrid sin paradas intermedias, partiendo de ambos extremos a las 15:00.

Y tras el de la segunda expedición diaria entre Asturias y Madrid, se implantó en agosto de 1990 una tercera, que partía a las 08:00 y que desde el 8 de marzo de 1993 efectuaría parada en Mieres.

Al igual que sucedería posteriormente con la Empresa Fernández de León, la adquisición de la cántabra Turismo y Trasportes S.A. (Turytrans) en junio de 1991 supuso un logro considerable de cara a la expansión de la red de servicios de ALSA.


ALSA



El grupo santanderino, fundado en 1953 por seis compañías ferroviarias de la cornisa cantábrica y perteneciente a comienzos de los 90 a la Corporación Financiera INTRA, venía de posicionarse fuertemente en el sector en la década de los 80, añadiendo a su ya importante patrimonio concesional la irrupción en empresas como Explotación y Transportes unificados, S.A. -ETUSA- (titular de la concesión Santander-Castro Urdiales), La Burundesa, S.A. (titular entre otras de la línea Pamplona-Vitoria), RENFE-Oeste Zamorano, S.A. (titular de la línea Zamora-Barcelona, antecesora de Zamorana de Transportes S.A. -ZATRANS-), CABUS, S.A. y ERCOBUS, S.A. (titulares de numerosos servicios regionales), ASTIBUS (Santander-Astillero) o LICERBUS (Santander-Liencres), a las que ALSA sumaría años después otras como Fuentecilla, Pancho o Arroyo.

Mas a causa de la suspensión de pagos de su matriz, inmersa en ambiciosos planes de expansión y diversificación, se inició un proceso de venta de la sociedad. En una clara apuesta por vertebrar el tráfico de la cornisa cantábrica con el del corredor del valle del Ebro, ALSA se hizo con la sociedad, añadiendo a su red un importante nudo en el que confluían líneas que unían Santander con Bilbao, Oviedo y Gijón, Vitoria y Pamplona, Zaragoza, Barcelona (de forma indirecta) o Bilbao con Donosti e Irún.

También supuso una firme inversión regional, pasando a hacerse cargo de líneas entre Santander e importantes localidades como Laredo, Castro Urdiales, Santoña, Noja, Selaya, San Roque de Riomiera, Riaño, Solares, Cabezón de la Sal, San Vicente de la Barquera, Sarón, Ramales de la Victoria, Arredondo, La Gándara de Soba, etc.

En Asturias se volvió a apostar igualmente por este segmento, rubricándose la compra de la empresa “Herederos de Ángel Blanco Fernández” de Pravia en 1991, o la de la “Empresa Arrojo” de Noreña en 1997 (de D. Justo Arrojo, que explotaba la línea Oviedo-Noreña-Pola de Siero).

En octubre de 1991 la recién adquirida Turytrans y Enatcar constituyen la sociedad Zabitrans, S.A., que desde ese mismo mes sería concesionaria de la línea Zaragoza-Bilbao y que, tras hacerse Turytrans en mayo de 1994 con la totalidad de sus participaciones, sería absorbida por esta, dando lugar a la unificación las concesiones Gijón-Irún y Bilbao-Zaragoza en diciembre de 1995.

Turytrans lanzó sus dos primeros servicios Clase Supra (con salida a las 07:45 y a las 15:45) para enlazar las ciudades de Gijón y Oviedo con Santander, Bilbao, Donosti e Irún, con prolongación a la localidad francesa de Hendaya (autorizada el 12 de junio de 1987).

ALSA participaba ya por aquel entonces en el desarrollo de grandes eventos, como la memorable Expo’92 de Sevilla, de la que fue transportista oficial.

Pese al declive migratorio y la popularización de los vuelos internacionales, los inicios del reformismo económico en la URSS a comienzos de la década de los noventa, animaron a ALSA a establecer una ruta de enorme envergadura: la Madrid-Varsovia-Moscú, para la que se constituyó la filial SOVALSA en alianza con la central de transportes soviética SOVINTER AUTOSERVICE, inaugurada en la capital rusa el 9 de octubre de 1992 y que por motivos de muy diversa índole no tuvo continuidad. Asimismo, se estudió también la posibilidad de crear nuevas filiales en países del Este -Hungría y Rumanía-.

En servicios como aquel se comenzaron a emplear autocares especiales, como los CAR A y B de Léman en Zurich (primer chasis Mercedes Benz O303 en ALSA y primer O303 integral respectivamente), los C y D de Ginebra, los Setra S215 de Bruselas o los posteriores Mercedes Benz O404RHD integrales.

En España, aquellas navidades se estrenó el autocar número 870, primero de los 151 Hispano “Vita” que tuvo ALSA.

Fuera de nuestro continente, en enero de 1993 ALSA dio uno de sus mayores pasos en la República Popular China al hacerse cargo de una empresa de transporte con mil empleados y 350 vehículos, lo que supuso el desembarco de los primeros autocares de ALSA en el país.

El 24 de mayo de 1993 se celebró en Tordesillas (Valladolid) el acto inaugural de las líneas Ferrol-Madrid de Intercar (por As Pontes y Vilalba, evitando a los pasajeros ferrolanos el forzoso trasbordo que hasta entonces habían de hacer en Betanzos), Salamanca-Santander (por Tordesillas, Valladolid, Palencia, Herrera de Pisuerga, Aguilar de Campoo, Reinosa y Torrelavega) y Llanes-Madrid (por Ribadesella, Arriondas, Cangas de Onís, Oseja de Sajambre, puerto del Pontón, Riaño, Cistierna, Sahagún, Villalón de Campos, Medina de Rioseco, Valladolid, Olmedo y Adanero).

Un año más tarde, el 4 de mayo de 1994 tuvieron lugar en San Millán de la Cogolla (La Rioja) los actos inaugurales de la línea Gijón-Barcelona. El recorrido, de 988 km de longitud, uniría desde entonces las ciudades de Gijón, Oviedo, León, Burgos, Logroño, Zaragoza y Barcelona.

El 29 de julio de 1995 se inauguró la línea España-Marruecos, que enlazaría dos veces por semana las ciudades de Irún, San Sebastián, Bilbao, Burgos, Madrid, Jaén, Granada, Málaga, Marbella y Algeciras con el país vecino.

1995 será recordado también por la adquisición de la leonesa "Empresa Fernández, S.A.". La sociedad que habían constituido D. Martiniano Fernández Fernández, D. José María Fernández Díez y D. Antonio Fernández Díez en noviembre de 1962, pasó a desarrollar las actividades de transporte de viajeros que hasta esa fecha venía desempeñando la empresa familiar de D. Martiniano: servicios discrecionales y regulares (en régimen de concesión o de arriendo) como los de largo recorrido que unían León con Madrid, Valladolid, Santander, Burgos y Salamanca, o Villafranca del Bierzo, Palencia y Valladolid con Madrid, o los de índole provincial, que unían la capital leonesa con Astorga, Ponferrada, Villafranca del Bierzo, Villablino, Cistierna, Riaño, Sabero, La Robla, Villamanín, Valencia de Don Juan, etc.

Y si hubo un acontecimiento que marcase realmente el cierre de la década, ese fue sin duda la integración en ALSA Grupo de la empresa pública ENATCAR, popularmente conocida como “RENFE por carretera”, el 10 de diciembre de 1999, a través de la nueva sociedad ALIANZA BUS, creada para tal efecto por ALSA, Argentaria y Urbaser (Dragados). No exenta de batalla, su adjudicación fue ratificada el 17 de enero de 2000 con una serie de condiciones, como la transmisión a Continental Auto de su 50% en ANSA.

Creada por el gobierno de la nación el 4 de noviembre de 1988 como parte de la estrategia de mantenimiento del sistema concesional, la Empresa Nacional de Transporte de Viajeros por Carretera -ENATCAR- asumió las participaciones que tenía RENFE en empresas de transporte de viajeros por carretera.

Tras su desvinculación de algunas sociedades y la creación de otras nuevas, ENATCAR contaba en el momento de su privatización con un núcleo de seis empresas en las que participaba mayoritariamente, que junto con la propia Empresa Nacional formaban el Grupo ENATCAR.

Pertenecían al Grupo las filiales Transportes Bacoma, S.A. (completamente propiedad de ENATCAR, cuyas líneas unían Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana y Cataluña), Andreo, S.A. (también al 100%, con presencia en la provincia de Almería y en Murcia), Internacional de Autocares, S.A: -SAIA- (al 83,64%, de actividad exclusivamente internacional y cuyas líneas llegaban hasta Alemania, Bélgica, Holanda, Francia, Reino Unido y Polonia), Tibus, S.A. (al 66,67%, creada en 1991 para la realización de la línea Sevilla-Madrid-París), Transportes de Viajeros de Aragón, S.A. -ARATESA- (al 59%, constituida en 1992 para unir el corredor Madrid-Zaragoza-Barcelona) y La Unión de Benisa, S.A. -UBESA- (al 51%, con líneas en la Comunidad Valenciana y Cataluña).

Además, participaba de forma minoritaria en otras siete sociedades: la pacense Extremadura-Cataluña de Viajeros, S.A. -ECAVISA-, la madrileña Autobuses Madrid-Granada, S.A. -BMG- , Zamorana de Transportes, S.A. -ZATRANS-, la valenciana Líneas Europeas de Autobuses, S.A. -LINEBUS-, la salmantina RENFE ÍÑIGO, S.A., la bilbaína Viajeros por Carretera, S.A. -VIACARSA- y la cordobesa RENFE CORMA, S.A.



Mercedes O303 integrales con números 916 y 917 asignados a SOVALSA, portando los letreros de las líneas Moscú-Berlín y Moscú-Varsovia, frente a la iglesia prerrománica de San Miguel de Lillo en el Monte Naranco en Oviedo.





El luarqués D. Severo Ochoa, Premio Nobel de fisiología y medicina en 1959, y el colungués Francisco Grande Covián, padre de la dietética moderna y fundador de la Sociedad Española de Nutrición, apeándose de un ALSA.



ALSA 500, inicialmente bus del Sporting, en la Plaza Roja de Moscú (al fondo el Kremlin) durante el desarrollo del viaje inaugural de la línea España-Polonia-URSS.



Ángel Castrillón junto al pasaje convidado por ALSA a la primera expedición de tan largo recorrido, momentos antes de partir de la Calle María de Molina en Madrid.

La Ruta de La Plata, ALSA y DAINCO

El 3 de mayo de 1990 tuvieron lugar en el Hotel Regio de Salamanca los actos inaugurales de los servicios Gijón-Sevilla y Ferrol-Algeciras.

En las imágenes, de izquierda a derecha: plantilla de la recién creada empresa Dainco (Francisco Vázquez Braña, Manuel López Pereira, Manuel Rey Otero y Antonio González Bailón), D. José y D. Manuel Cosmen, Toni tras el Setra S215HD número 188 de A. Leader S.A., José Manuel Filloy frente al O303 integral número 916 de A. Léman S.A., Representación de la portuguesa Julio dos Santos, Gilberto y Valle junto al Hispano Alcotán O303 Clase Supra número 589 y Estanislao Soto “Tanichu” y Jesús Santiso junto al Pegaso Seida 84.




ALSA
GRUPO
Carrocera
DAINCO
TELEF. 52714/53481
Clase Supra
589
84

Turytrans

La compra del 65% de la cántabra Turytrans en 1992, fue la primera gran operación de ALSA en el mercado nacional.

En la imagen, personal desplazado a Salamanca con motivo de un partido de fútbol del Rácing.
Arriba: Toño Borbolla, Arsenio, Baños, Martín, Antonio Pérez “Portu”, Araújo, Sixto, Amancio, Vian, José Ramón, desconocido, Aitor, Álvarez, “Toni”, Miguel, Llato, Vian, Ortega, “Manolo”, Blanco y Ricondo.
Abajo: Pablo López, José Abascal, Adolfo, Miguel Río, Antonio Torres, “Remi”, Benito, “Thaler”, Emilio, Manuel Cuenca, José Alonso y Carlos Oregón.

En imágenes inferiores: Ramón Suárez, Rafael González y José Cosmen (inauguración del primer Supra Santander-Zaragoza), variedad de autocares heredados y María Goretti (primera conductora Supra).
Al fondo, los Scania-Obradors; de izquierda a derecha: Elías, Carlos Neira, Enrique, Alfonso, Laureano, Ángel Leñero, Ricondo y Solana.








ALSA
SCANIA




ALSA
Cabús
ALSA





Los autocares de ALSA llegan a China

Tras la liberalización económica emprendida por el gobierno de Xiao Ping en China, ALSA estableció negocios muy diversos en el país a medias con socios locales, desde uno de taxis en Shenzen -la primera inversión- a una fábrica de leche en Pekín, pasando por la confección de ropa laboral, etc. Pero sería en 1993 cuando una flota de autocares asturianos partió hacia la República Popular.

En la imagen principal, de izquierda a derecha: Carlos Rodríguez, Fernando Zuazua, José Cosmen, Ramón, José Cosmen, José Antonio Vigil y Quintana.

En las inferiores: Taxis en Shenzen, Felipe Cosmen en Tianjin, autocares españoles enviados a la ciudad, Andrés Cosmen y D. José Cosmen montando a uno de los autocares construidos por Tianjin Manufacturing Company (empresa fundada en 1995 por ALSA, Irizar y un socio local).

Detrás, *ALSA* circulando por Shanghái, con las Torres del Banco de China y de la Perla Oriental al fondo.


天津阿尔莎
ALSA
北京阿尔萨
ALSA
北京阿尔萨
ALSA
IRIZAR-TJ



Presentación del primer Supra Coruña-Lugo-Ponferrada-Madrid en junio de 1990.
De izquierda a derecha: Saavedra, Lodeiro y Daniel.





Juan Marqués Bayón a los mandos del Mieres-Gijón y los luarqueses José Ángel Avello y José Antonio Fernández Castro en la estación de Ponferrada.





Veiga posa frente al 593 de INTERCAR, Gonzalo y Santiago frente al 508 de ALSA, sendos Mercedes Benz O303 con carrocería Alcotán de Hispano Carrocera.



Entrega de los Hispano Vita O303 en la factoría zaragozana el 14 de mayo de 1994. De izquierda a derecha: Pepe Gómez, Amador, José Manuel Corias, Ton y Vidal.



A los entonces novedosos Vita se sumaron en noviembre del mismo año el primer lote de autocares Sunsundegui Stylo sobre O404. En la imagen los números 931, 932, 933 y 934 -asignados a Zatrans- a su llegada de fábrica en la explanada de TVA.



Caravana de autocares Irizar Century O303 de la recién constituida Zabitrans.



Rafael Fernández, Li Duo, Andrés Cosmen, Dong Qingrui, D. José Cosmen, Shi Zi Qiang, Nacho Bethencourt, Ruan Hui Lin y Liu en Tianjin en 1994.



Entre el variado material rodante procedente de la leonesa Empresa Fernández, destacaban sus autocares de dos pisos, como este Irizar Dragón Scania.



Los Sunsundegui Stylo O404 de Intercar

Presentación en la Plaza del Obradoiro de Santiago de Compostela de 22 de los 50 nuevos Sunsundegui Stylo O404 de Intercar, matriculados entre marzo y julio de 1995 (los números 953 a 1004, con excepción del Ferqui Narcea 983 y el Chevrolet 1000).

Retratados, de izquierda a derecha, arriba: Celso, Ángel Castrillón, Covelo, Ángel, Jesús, José Cosmen, Arteta, Montero, Alfonso, Lumbrera, Salgueiro, Aniceto, Manuel Devesa, Camilo Calviño y Gonzalo Pellico Berdeja. Abajo: Fraga, Riola, Óscar, Manuel Parrondo, Vidal, Julio, Juan de la Fuente, Ricardo, Villalba Berzosa, Víctor Amado y Juan Ramón.

En las imágenes inferiores, la caravana de Stylos discurriendo por la muralla de Lugo, A-6, A Coruña, Santiago de Compostela, y presentación de la Clase Supra entre La Coruña y Madrid en León.


Clase Supra
Clase Supra
LA CORUÑA
MADRID
LA CORUÑA
MADRID
ALSA
Clase Supra



José Luis Rodríguez, José F. Castro, Manuel Ron y Fernando Zuazua frente a otro de los exponentes de ALSA para el desarrollo de servicios internacionales, el Setra S215 de la filial belga Leader en los actos inaugurales de San Millán de la Cogolla.



Cena de jubilación de Ángeles Fernández en 1998. De izquierda a derecha: Pilar Menéndez, Mari Carmen Alonso, Pilar Tamargo, Ángeles Fernández, Marisa Córdoba, Maribel Menéndez y Pilar Castrillón.


ALSA

2000 Historia reciente y actualidad

La historia reciente de ALSA está cargada de grandes operaciones, pero hay tres hitos que explican en gran medida cómo la gran empresa que ya era al cierre de 1999 es a día de hoy lo que es: la ya descrita compra de ENATCAR, la integración en National Express y la adquisición de Continental Auto.

<<La empresa que no crece empieza a morir. Lo que importa no es el ranking, creces por necesidades intrínsecas a la empresa (…) Nuestro objetivo en la carretera es ir a todas las actividades que podamos desarrollar. Pero en el siglo XXI hay que pasar al ferrocarril. Mi padre empezó con los carros y pasó a los coches, ahora toca seguir con otros transportes; hay que evolucionar.>>

D. José Cosmen Adelaida, 2004

En octubre de 2005, culminó la operación por la que ALSA (con excepción de los negocios de la asturiana en los mercados de Sudamérica y China) pasaba a formar parte de la británica National Express, en la cual participa activamente desde entonces la familia Cosmen.

De la mano de National Express, que con sus 40.000 empleados y 20.000 vehículos era ya el primer operador intermodal británico, ALSA dio el salto a la globalización y afrontó desde ese momento con mayor fortaleza frente a la competencia los nuevos retos.

Tanto es así que el 27 de abril de 2007 se adquirió la madrileña Continental Auto S.L. (por aquel tiempo competidora directa de ALSA) a la constructora Grupo ACS, que lideraba el transporte por carretera en el eje Norte-Sur (Bilbao/Santander-Burgos-Madrid y Madrid-Granada), así como una fuerte presencia en las regiones catalana y andaluza (a través de la histórica empresa Alsina Graells) y que contaba con una flota de 860 vehículos, lo que consolidó definitivamente la posición de ALSA en el mercado nacional.

Constituida el 1 de mayo de 1924, Continental Auto pertenecía íntegramente a la constructora ACS (Actividades de Construcción y Servicios) desde 1999.

De dimensiones sensiblemente inferiores y con una organización similar a la de ALSA, el Grupo Continental Auto estaba compuesto en el momento de su integración en National Express por empresas de diversa índole, entre las que destacaban las de transporte de viajeros en sus tres modalidades (largo recorrido, cercanías y urbano), que explotaban bajo distintas marcas líneas regulares (60 concesiones) con las que prestaba servicio en 11 comunidades autónomas, 26 capitales de provincia y 2.600 localidades, así como servicios de colegios y fábricas.

Entre las principales concesiones otorgadas al grupo se encontraban las de sus tres marcas estrella: Continental Auto, Alsina Graells y Alsina Graells Sur.

Las adjudicadas a la propia matriz Continental Auto, unían entre otras Madrid con Irún, Guadalajara, Toledo, Granada y Almuñécar, Burgos y Bilbao, Aranda de Duero, Soria y Logroño.

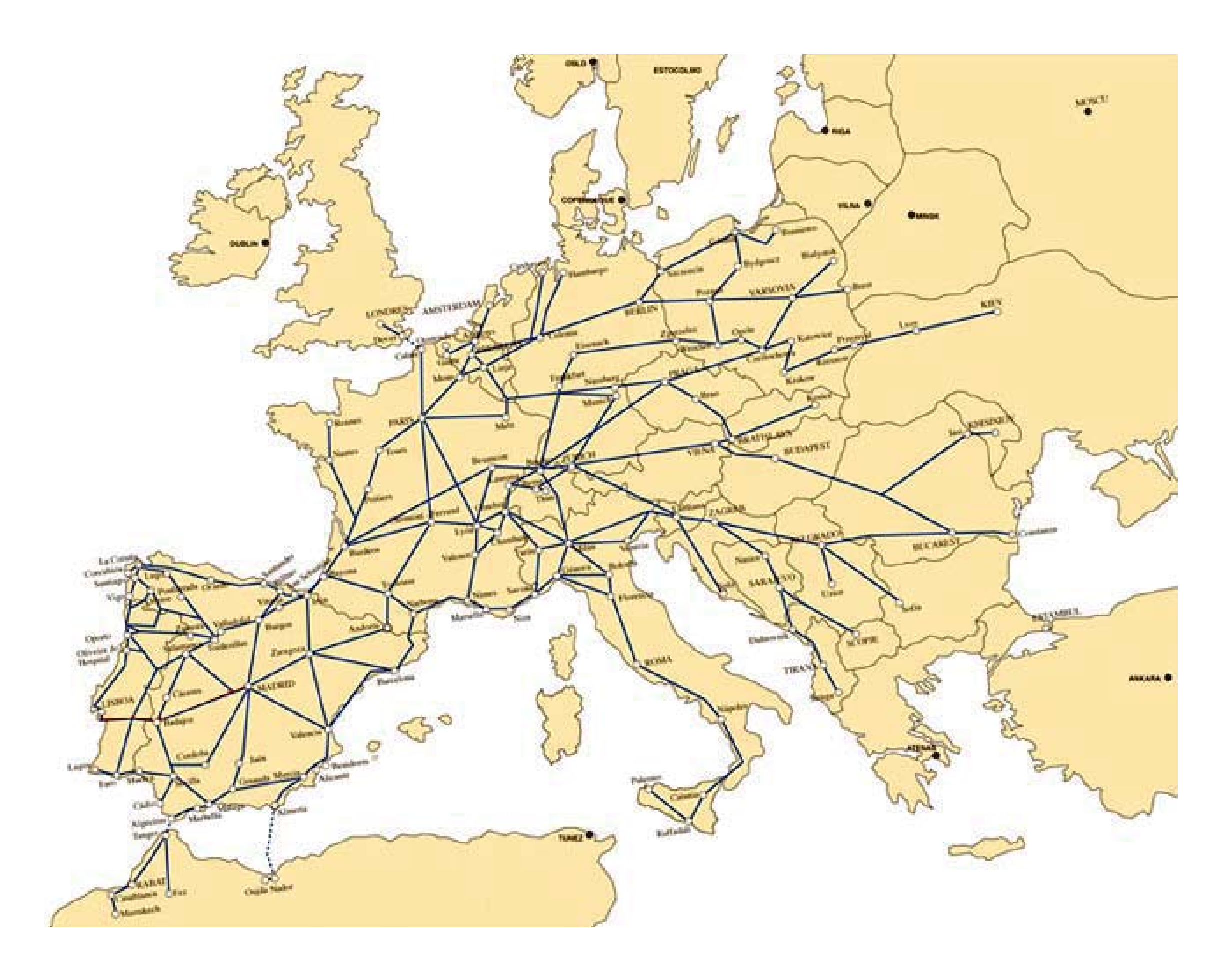
Las explotadas por la andaluza Alsina Graells Sur, enlazando Murcia con Sevilla por Granada (con hijuelas a Cartagena, Córdoba y Málaga), Sevilla con Granada (por Antequera, Córdoba y Málaga), Siles con Málaga y Almería (por Córdoba, Granada y Jaén) y Cartagena con Totana.

Y las correspondientes a la catalana Alsina Graells, de Barcelona a Lleida, a Puigcerdá y a Andorra la Vella, de Lleida a Viella e hijuelas, y de Fraga a Huesca.

A estas se unían las de empresas de inferior tamaño, como las de la cántabra Autobuses García (de Torrelavega a Santander, a Reinosa, a Santillana del Mar, a las cuevas de Altamira, y a Viérnoles), las de Autedia S.A. (de Granada a Alicún y Belicena), la de Adnor (de Lanestosa a Bilbao), la de Hijos de Simón Maestra García S.A. (de Puebla de Don Fabrique a Úbeda, Castril y Bácor) o el servicio urbano de Almería (explotado desde 1998 por Surbus).

A todo esto el grupo sumaba también su participación en otras empresas, como Autobuses Consol S.A. (51%), Unión Alavesa S.L. (50%), Eix Bus S.A. (33%) o CONDA -Compañía Navarra de Autobuses S.A.- (31%).

Entre los intereses del grupo en otros sectores, destacaba la distribución de productos petrolíferos (Jiménez Lopera, S.A.), el servicio de paquetería (Alsina Express, S.L.), el de transporte y logística ferroviaria (Continental Rail y Construrail), así como la gestión de intercambiadores y estaciones de autobús (Av. De América, Torrejón de Ardoz, Alcalá de Henares, Plaza Castilla, Aguilar de Campoo, Almuñecar, Andorra, Aranda de Duero, Bilbao, Cartagena, Córdoba, Granada, Sevilla, Haro, Laredo, Logroño, Motril, Murcia, Ontaneda, Santander, y Vitoria).



En los últimos años se han gestado también grandes proyectos internacionales, como el desembarco a finales de 2001 en Latinoamérica adquiriendo el 51% de la chilena Autobuses Lit S.A. (a la que se sumaría poco después Buses Tas Choapa), la compra de las portuguesas Auto Viaçao Sandinense y Moreira Gomes da Costa en 2004 (cuya desinversión se llevó a cabo en junio de 2008), o la entrada y crecimiento en Marruecos (primero en Marrakech con una concesión adjudicada en concurso internacional en 1998 y la inauguración del servicio turístico en 2005, después en Agadir a finales de 2010 y más recientemente la adjudicación en Tánger para marzo de 2014), con lo que en

Marruecos hoy se realiza tanto transporte urbano como suburbano, turístico y de largo recorrido.

Líder europeo también en transporte internacional, en 2003 ALSA firmó un acuerdo con la suiza Eggman Frey (empresa familiar radicada en Basel y fundada en 1928), pasando a ofertar en el país incluso vuelos charter y ferries en representación exclusiva de Transmediterránea.

A nivel nacional también se llevaron a cabo otras adquisiciones de empresas de menor volumen. Es el caso de la compra de CONVAUTO en 2001 (empresa leonesa creada en 1985 para la explotación del transporte municipal; hasta entonces León se valía de la red de líneas suburbanas de Fernández, pues no tenía un servicio urbano como tal), dando lugar a ALESA, el de la compra de la bañezana Empresa Ramos (fundada por D. Bernardino Ramos) a finales de 2003, el de la adquisición de la vizcaína Transportes Colectivos (con sus 37 líneas y más de 500 empleados) de la que se adquirió un primer 25% en 2005 y el 75% restante en 2008, el de la gestión del servicio urbano de Bilbao Bilbobus mediante BioBide (sociedad participada por ALSA y PESA) en abril de 2012, el de la compra de la malagueña Casado (el 31 de julio de 2012), la adjudicación del servicio urbano de Guadalajara (en diciembre de 2012) o el de la irrupción en el sector turístico balear en enero de 2013 de la mano de Sidetours.

Tras esta apasionante historia, en la actualidad ALSA es el claro referente de transportista intermodal y quien explota la mayor red nacional de transporte:

•Transporte nacional o de largo recorrido: con una extensa red que recorre todas las comunidades.

•Transporte regional (germen de la empresa), de corto recorrido y servicios especiales, actividad que desempeña en las comunidades de Asturias, Cantabria, País Vasco, Castilla y León, La Rioja, Cataluña, Valencia, Murcia y Andalucía y Extremadura.

•Transporte discrecional, autobuses turísticos y transporte privado en automóvil.

•Transporte urbano: ALSA ha experimentado una auténtica especialización en la gestión de servicios de transporte urbano y periurbano, labor que ejerce en ciudades como Oviedo, Bilbao, León, Almería, Palencia, Guadalajara, Cartagena, Tres Cantos, Torrejón de Ardoz, Balaguer, Tárrega, Solsona, Martorell, San Vicenç, Callosa, Astillero, Camargo, Castro Urdiales, Laredo o Santa Cruz de Bezana.

•Transporte ferroviario: Metro Ligero de Madrid (ML1), Tranvía de Vélez-Málaga (recientemente sustituido) o el Funicular de Bulnes.

Simultáneamente, ALSA desarrolla actividades complementarias a las de transporte, como la gestión de estaciones, la explotación de áreas de servicio (Exit) y de mantenimiento de vehículos (TVA e IVASA) o la labor de formación de personal (Cetyl/Cetralsa) que lleva a cabo de manera continuada desde la apertura de sus primeras aulas en Oviedo hace más de dos décadas y cuya mayor apuesta fue la inauguración del colosal Centro de Formación de El Espinar (Segovia) en verano de 2006.

En un escenario de crisis sin precedentes (marcado por la merma de pasajeros, la competencia feroz entre los distintos medios de transporte y la incertidumbre administrativa) ALSA redobla su apuesta por la calidad, la innovación constante, y los precios competitivos.



Dispositivos táctiles de ocio a la carta instalados desde 2010 en parte de la flota.

Dinámica como pocas, ALSA es pionera en la implantación de nuevos canales de venta (telefónica, web, red de cajeros, aplicaciones para dispositivos móviles, máquinas de autoventa y de venta asistida por videoconferencia), la creación de una tarjeta monedero, la de un programa de fidelización, la de canales exclusivos de TV (Ociobús) y radio (ALSA Radio) con programación variada, la incorporación de conexión wifi a Internet gratuita en su flota o la de pantallas táctiles individuales de entretenimiento a la carta.

El lanzamiento del servicio Premium en 2012, de características incluso superiores al Supra y sujeto a un estricto compromiso de excelencia, así como la incorporación a mediados de 2013 de las primeras unidades españolas de la moderna Serie 500 de Setra, son dos de los últimos hitos de ALSA…



1999, ALSA compra ENATCAR

Con la adquisición de la empresa pública ENATCAR, Empresa Nacional de Transporte de Viajeros por Carretera, el 10 de diciembre de 1999 a través de la sociedad ALIANZA BUS, ALSA dio un nuevo paso al frente y duplicó su volumen.

En la imagen, Andrés Cosmen, José Cosmen Jr., Jacobo Cosmen, D. José Cosmen, Felipe Cosmen y Jorge Cosmen durante la presentación de Alianza Bus en el Hotel Ritz de Madrid durante la presentación en sociedad de Alianza Bus en el Hotel Ritz de Madrid el 16 de marzo del año 2000.

En imágenes inferiores: Javier Carbajo y D. José Cosmen, cocheras de UBESA en Valencia, gráfico de las líneas del Grupo, unidad Setra S319GTHD adquirida por ALSA para el servicio de ARATESA en 2003 y Setra S417HDH decorado con la "línea blanca" (adaptación del esquema de ENATCAR con que se decidió rotular también los autocares alquilados) para la Clase Supra Internacional de línea Madrid-París.








grupo ENATCAR
ALSA ENATCAR
ALSA
SETRA
ALSA
Madrid-Paris
ALSA

ألـزا (ALSA)

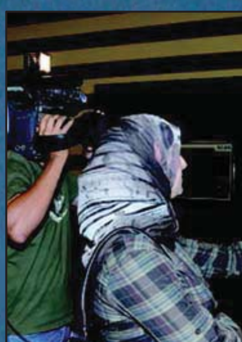
La experiencia de ALSA en Marruecos se remonta al primer viaje en julio de 1998, si bien el estreno oficial tuvo lugar el 29 de enero de 2000, con la puesta en marcha del transporte urbano de la ciudad de Marrakech (en la imagen de fondo, parte de aquella flota pionera frente a la Torre Koutoubia de Marrakech). Le siguieron la inauguración del servicio turístico de la ciudad (2005) y las explotaciones de Agadir (2010) y Tánger (2013).

En las imágenes inferiores: autobús urbano en Agadir, Felipe Santamarta y Javier Márquez junto a parte de su plantilla, Alberto Pérez (Director de ALSA en Marreucos) entrevistado por la televisión, personal llegado a Tánger en 2013 (Ramón F. Mijares, Daniel A. Mier, José Manuel Joglar, Felipe Santamarta, Amaia Larrea, Hassan Ameziane, José Antonio Lucas y José Manuel Pacheco) y puesta en servicio del bus turístico de Marrakech con Rafael González a la cabeza.










حافلات في طور التكوين



Equipo directivo de ALSA en Chile en 2001. De izquierda a derecha: Javier Lira, Rubén Venegas, Lorenzo de La Llana, Humberto Lira M., Carlos Acha, Humberto Lira V., Agustín Insulza, Juan Pablo Fuentes y Julio Villalobos.



Presentación de los Caio Piccolo MB del nuevo servicio Metrobus de ALSA en Chile.



Fernando Oliver, Andrés Sánchez y Rafael Segovia realizando servicios para las escuelas de esquí en Isaba (Navarra) en 2001.



José Rendal, Adriano y José Iglesias en el Palacio Real de Madrid durante el desarrollo del Enlace Real el sábado 22 de mayo de 2004, del que ALSA fue transportista oficial.



José Antonio Martínez de la Vega recibe de manos de Arthur Fahrner y José Antonio Carmona un reconocimiento de Setra a su carrera durante la entrega de los primeros ocho Setra el 1 de junio de 2004 en la factoría de la marca en Neu-Ulm (Alemania).



Autocares Setra de Continental Auto y Alsina Graells a su salida de fábrica.



Amador Poceira, Pepe Bueno, José María, Emeterio Pérez, Carlos y Emilio Urrusuno.



Grupo de senior y formadores que participaron en el programa pionero de 2007.
De izquierda a derecha: Arcadio Rivera, Manuel M. Baliela, José Camacho, Manuel M. Cabo, Manuel Freije, Juan Antonio Esteban, Ángel Trelles y José Antonio V. Quintana.

Hacemos tu viaje más fácil…

La mejora en los sistemas de seguridad (unidades Mercedes Benz-Setra que cuentan con ABS, ASR, ART…), la del confort para pasaje (wc, lunas tintadas, conexión gratuíta a Internet, instalación de pantallas individuales…) y la mejor formación del personal (impartiendo más de 100.000 horas de formación a los empleados anualmente) son las pautas que rigen el presente de la empresa, lo que refuerza la posición de liderazgo de ALSA en el mercado.

En la imagen, entrega de los diplomas del Curso de adaptación a vehículo híbrido, coincidiendo con los actos de presentación de los nuevos autobuses de Tres Cantos (Madrid) el 1 de diciembre de 2010. De izquierda a derecha: Pedro Ramírez, Javier Carbajo, Vicente Hernández, Francisco Gámez, Francisco Javier Rubio y César Llana.

En imágenes inferiores primera unidad española de MB Citaro III en Oviedo, parejas de MB Tourismo y de MB Travego de la Clase Supra, primer Setra de la serie S500 en España y Mercedes Benz SC7 de la nueva Clase Premium.




www.alsa.es
ALSA
SETRA


6
ALSA


ALSA
www.alsa.es
SETRA


Premium ALSA


北京阿尔萨
130


Premium
Premium



Clásicos preservados

Tras el largo camino recorrido, ALSA se afana en el reconocimiento a sus veteranos y la restauración de sus autocares clásicos.

En la imagen, posando junto al Pegaso Seida Z-408 número 84 de 1959: José Álvarez Uría, Fernando González Álvarez, Mariano Montero, Manuel R. Ronderos "Viñas" (arriba), Antonio Flórez, René Eliseo Mourelo y Jose Luis Rodríguez.

Abajo: D. Antonio Méndez Prieto posa con 82 años en Almuña junto al 148 (Setra-Seida S14 Pegaso 5070 de 1967), ALSA 398 (Maiso Cóndor Stuka MB O303 de 1983) en el IV Rally de Barcelona, Autocar artesanal de la Empresa Fernández de León (bastidor Mintegui y motor Thames Trader), ALSA número 170 de 1968 (Pegaso 6045 carrozado por Jorsa) y Pegaso Z procedente de La Noveldense muy similar al 84.

De fondo, D José y D. Manuel Cosmen junto al Chevrolet 1000 en San Millán de La Cogolla en 1994.


ANGAS-OVIED
A FERNANDEZ

BIBLIOGRAFÍA

Resultaron de gran utilidad diversas publicaciones:

- Caminos y viajeros de Asturias. Jesús Evaristo Casariego. ALSA, Oviedo 1973. ISBN: 84-400-6.860-3.

- 1.000.000 de Camiones y Buses Españoles Hispano-Pegaso-Iveco. Manuel Lage. Lumberg Editores, Barcelona 2008. ISBN: 978-84-9785-417-7.

- Del tren al autobús: La modernización del transporte público en España en la década del desarrollismo. Begoña Seijo Marcos.

- De Hispano a Pegaso, 100 años de transporte público en España. Cesar Ariño Planchería. MAF Editor, Barcelona-2008. ISBN: 798-84-86758-62.2.

- O Ideal Auto, Material gráfico e anotacións históricas. Moisés Gómez Vázquez, Ribadeo 2011. ISBN: 978-84-614-6364-0.

- Especial “La Voz de Asturias” monográfico ALSA de 16 de julio de 1967.

- Guía de Arquitectura Urbana de Gijón. Gorka Pérez.
G. P. Cruzial S.L. – ALSA . D.L: AS-2975/2007.

- Vegadeo; Un siglo de memoria fotográfica. José Ferrería Freije.
Exmo. Ayto. de Vegadeo. ISBN: 84-606-1372-O.

- Manuales Técnicos varios de la Empresa Nacional de Autocamiones S.A.

- Catálogos de Autobuses y Autocares de Transporte Mundial de 1992 y 1993. Luike-Motorpress, Madrid 1992.

- Van Hool Magazine. Números 53 y 63.

- “La estación de autobuses ALSA en Gijón”, por Alfonso Palacio Álvarez. Ástura: Nuevos Cartafueyos d’Asturies. Nº 11 (2001).

- Historia de ALSA, de Mónica Monasterio Velasco.

AGRADECIMIENTOS

Al interés personal que desde niño me han suscitado la historia de ALSA, se suma de un tiempo a esta parte la colaboración activa y desinteresada de numerosas personas; sin ellos la realización de esta obra no habría sido posible. Son merecedores de mi más sincera gratitud:

Familia Cosmen Menéndez-C.
Pelayo Costales Cortina
Raimundo Braña Fernández
José Antonio Vázquez **Quintana**
José Alfredo **Asenjo** Fernández
Montse Rodríguez González
Patricia Menéndez
Ignacio García
Vicente **Rivas** Martínez
Manuel E. **Parrondo** González
José **Cadenas** Cadenas
J. **Ignacio Bethencourt** Colubi
José Calzón Fidalgo
Manuel R. Ronderos “**Viñas**”
Emilio **Urrusuno** Suárez
Alfredo **Prieto** Fernández (†)
René Eliseo **Mourelo**
Fernando González Álvarez
Manuel Fernández Fernández
Fco. Javier **Carbajo** de la Fuente
José Antonio **Vigil** Montes
Víctor Mel. **Pendás** García
“**Paco**” **Tessier**
José Luis Rodríguez Álvarez (†)
Ramón Díaz **Pacheco**
He **Ruipeng**
Rafael Fernández
Enrique Sánchez Hitar
Jose Antonio Menéndez **Antón**
Ramón González Fernández
Estanislao Soto Pieiga “**Tanichu**”
Bienvenido García Gómez
Jesús **Palacios**
Marino Francisco Martino Blanco
Nicanor Fernández Granda
Faustino Quince Riestra
Virgilio García García
Luis **Olay** Menéndez
Vidal González García
Santiago Rodríguez Méndez
Vanessa Rodríguez Pérez
José Antonio Álvarez García “**Ton**”
Antonio Méndez Prieto “**Panadero**”
Pilar Castrillón Pérez
Ángel González **Trelles**
Oscar Arbas Menéndez
Saby García Alonso
Secundino Cosmen García
Rubén Fernández Fernández
José Antonio Fernández **Castro**
Francisco Javier Díaz López
José Fernández **Ferrería**
Eliseo Prieto Fernández
Joaquín E. **Fernández** García
Jose Antonio **Collado** Piñera
José María Pérez **Arias**
Laurentino García
Javier Arenas Cabranes
José Manuel Nuñez **Veiga**
Carlos **Carrasco**
Liliana Rodriguez Pascual
Jorge Fernández Fernández
José Ignacio **Sotura**
Antonio García **Borbolla**
Pilar Zalduondo Zavala
Fernando Moro González
Julio Álvarez Suárez
Salvador Álvarez Suárez
Alfredo Sánchez Aracil
Luis Jesús León Lajo
Miguel Da Silva Araújo
José Manuel **Fombona**
Manuel **Saavedra** Alonso
Antonio Fernández **Rayón**
Luis Avelino Sampedro Vega
Javier Flórez Bosque
Javier Fernández González
Daniel Álvarez Mier
José Ramón Fernández **Mijares**
Jose Antonio **Lucas** Díez
Rafael Álvarez González
Victoriano **Álvarez** Alvarez
James Anthony Melody
María Inés Rodríguez Rico
Mari Carmen Rodríguez Rey
Esther Álvarez Álvarez
Luis Rentero Corral
Sandra Álvarez Peláez
José Diéguez Augusto “**Valtuille**”
Ibai Garate
José María **Cuervo** Cadenas
Rafael Segovia Gil
Víctor Otero Álvarez
Alfredo Gutiérrez
Enrique Andrés **Gramaje**
Jeremy John **Wiseman**
Raymond Hubert
Jorge Romeo Pérez
Juan Carlos **Armendáriz**
Juan Carlos **Villarejo**
Miguel **Ramos** Díaz
Pedro Fernández Gutiérrez
Abel Vítores Repes
J. Manuel García Pérez “**Corias**”
Rafael Rubio García
Manuel Ricardo Menéndez P.
Elías Martínez Ruíz
Luis García Álvarez
Luis Antonio **García** Valdés
Santiago Fernández Fernández
Josefina Valdés Díaz
Paloma Pilar Suso Estívalez
Elena Cominero
Carlos Acha Ledesma
Alipio Antúñez Barrios
Boris Caramés Piñera
Adriano Martínez Rodríguez
Jose Ramón Sánchez Arévalo
Paulo Naseiro Ramudo
Alejandro Maté Zuazua
Jorge Fernández Sordo

En Ribadeo, a 15 de noviembre de 2014. Moisés Gómez Vázquez.



A caballo entre el libro de familia y la monografía empresarial, la presente obra recapitula la apasionante historia de ALSA, buque insignia del transporte de pasajeros por carretera en nuestro país. Con la progresión de su flota como hilo conductor, y un pormenorizado detalle de su bagaje, "Automóviles Luarca, S.A., Cien años de historia" es en realidad un pequeño homenaje a la gente que ha aupado hacia lo más alto aquel proyecto comenzado hace ahora un siglo. Disfruten del viaje...


9 788461 730698